16e Année. — N° 770.

Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

21 Juin 1913. — Tous les Samedis

VIE AU GRAND AIR

ROCK

BRINDEJONC DES MOULINAIS

Le héros du raid Paris-Berlin-Varsovie dans la tempête, en une journée, soit 1.450 kilomètres à 180 kilomètres de moyenne horaire. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnome, hélice Chauvière).

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Maison (4e) **R. RAMBUTEAU,** 17, angle rue du Temple. Rev. br. 24.693 francs. Mise à pr. 260.000 francs. Propriété à Fontenay-aux-Roses, av. Isabelle, 8, près gare. Cce 2.800m Rev. br. 2.750 fr. M. à p. 35.000 fr. Adj. s. 1 enc. Ch. not., Paris, 1er juillet. S'adr. not. Mes GRESLÉ, BREUIL AUD. G. MOREL D'ARLEUX, 15, rue des Sts-Pères, *dép. ench.*

A louer **MAGNIFIQUES CHASSES** près Mormant (Seine-et-Marne), s'adresser à Me DELILLE, notaire à Mormant.

PROPRIETE à Paris, 7, rue du Jura. 605 m. 90 env. Rev. net : 5.900 f. M. à p. 75.000 fr. Adj. ch. not., 24 juin. Me LINDET, not., 9, bd Saint-Michel.

ERRATUM

La date de l'adjudication de l'annonce ci-dessous est fixée au **23 juin** *au lieu du* **28**, *date indiquée par erreur dans le numéro du 7 juin.*

BOULOGNE-s.-S. A adj. en l'Etude de Me LOYSEAU, notaire, **23 juin** 1913, à 1h. I. En 3 lots. Propriété angle boulevard Strasbourg, 25 et rue du Château : 1° hôtel, 2° et 3° terrains. Cces : 581 m. 20, 58 m. 30 et 375 m. 75 M. à p. 85.000 fr., 55.000 fr. 22.000 f. II. En 2 lots : Propriété 20, bd Strasbourg et r. d'Agueseau, 31 : 1° et 2° propriétés. Cces 759 m. 95 et 568 m 55. Rev. br. 2470 fr. et 1.543 fr. M. à p. : 80.000 fr. et 20.000 fr. III. Propriété, Grande Rue, 28 et 30. Rev. br. 2.535 fr. M. à p. 25.000 fr. IV. Maison, 40, r. Fessard. Cce 898 m. R. 1.000 f. M. à p. 20.000 f. V. En 4 lots. Propriété, 195, r. de la Main, angle r. de Silly : 1° maison r. br. 2.790 fr. ; 2° terrain ; 3° terrain d'ang. ; 4° terrain. Cces 727 m. 10, 157 m. 45, 14 m. 50 et 311 m. 70. M. à p. 30.000 fr., 5.000 fr., 12.000 fr., 10.000 f. S'ad. audit Me LOYSEAU, not., Boulogne-s.-S.

Rue de **CHARENTON, 134** *bis.* Maison rapport. Cce 484 m. Rev. br. 19.295 fr. M. à p. 190.000 fr. A adj. sur 1 ench. Ch. Not., Paris, 3 juillet. Me MACIET, notaire, 60, boul. Sébastopol.

A vendre **VILLA SAINT-ANDRE** à Laval. Mise à prix : 15.000 fr. **FERME DE LA FOSSE** 33 hect. sise Commune de Changé-lès-Laval (Mayenne), vastes bâtiments. Mise à prix : 50.000 francs. Adjudication 3 juillet à 14 heures. Etude TURQUET, notaire à Laval. S'adresser pour renseignements à Me THOREAU, avoué à Tours ; à Me PONVERT, notaire même ville. Et à Me TURQUET, dépositaire du cahier des charges,

---

Pour les abonnés et lecteurs des Publications Pierre Lafitte

·EXCELSIOR·

a créé un abonnement d'essai de 3 mois au prix de faveur de 8 fr. au lieu de 10 fr. pour leur permettre de constater que le Grand Illustré Quotidien est **LE PLUS COMPLET** des **Journaux français** puisqu'il donne, tous les jours, **PAR LE TEXTE ET PAR L'IMAGE**, les dernières nouvelles jusqu'à 3 heures du matin.

·EXCELSIOR·

s'est classé comme **le grand organe de la famille** méritant d'être répandu.

·EXCELSIOR·

offre aussi à tout lecteur de la VIE AU GRAND AIR qui fera souscrire **deux abonnements nouveaux** à EXCELSIOR : **LA MONTRE "VIATOR"**, acier oxydé ;

à tout lecteur de la VIE AU GRAND AIR qui fera souscrire **cinq abonnements nouveaux** à EXCELSIOR : **LE BRACELET "REGINA"**, extensible, montre cylindre, 10 rubis, plaqué or poli ;

à tout lecteur de la VIE AU GRAND AIR qui fera souscrire **dix abonnements nouveaux** à EXCELSIOR : **LE CHRONO "PARISIS"**, montre extra-plate, à ancre, 15 rubis, spirale Bréguet, balancier coupé, plaqué or poli.

PIERRE LAFITTE ET Cie

J. ARREN

GUILLAUME II

Ce qu'il dit

Ce qu'il pense

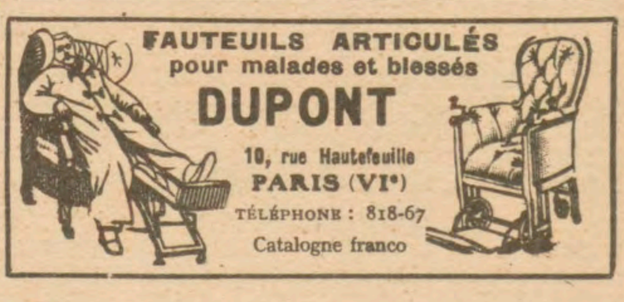
Le volume : **3 fr. 50**

EN VENTE PARTOUT

Mlle Yvonne **SCHAPMAN**, 20, rue Newton, Calais, France. Cartes postales vues ou fantaisies avec univers.

VIOLONS, VIOLONCELLES anciens achetés cher. Poidras, rue Champ-Oiseaux, Rouen.

GRAND CHOIX de VOITURES de PROMENADE
pour chevaux, poneys, ânes, etc. (Prix modérés.)
DAVID, 54, boul. de l'Hôpital, Paris (Tél. 808-22.)



FAUTEUILS ARTICULÉS
pour malades et blessés
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE : 818-67
Catalogne franco

Tous les Hommes de Sport ont un CHRONOGRAPHE JUST

Qui mesure le Temps au cinquième de seconde et l'écrit sous leurs yeux.

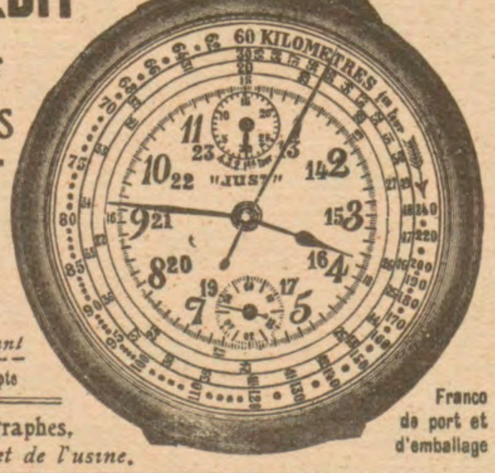
Garantie 10 Ans *pendant CINQ ANNÉES, nous réparerons GRATUITEMENT tous les accidents que vous lui causerez.*

A TOUS ET PARTOUT

12 à 15 MOIS de CRÉDIT

par paiements de **6 fr. 70** par MOIS

22 centimes par JOUR



8 JOURS A L'ESSAI
FOURNITURE IMMÉDIATE

Pas plus cher qu'une montre !!!

Prix	Acier oxydé	Argent fin	Or	*Au comptant*
	80 fr.	95 fr.	345 fr.	10 0/0 d'escompte

Franco de port et d'emballage

Savants, Médecins, Ingénieurs, Mécaniciens, Photographes, *c'est le plus précieux auxiliaire du laboratoire et de l'usine.*

DESCRIPTION TECHNIQUE. — Mouvement à échappement à ancre ligne droite, balancier compensé, métal Invar, spiral Bréguet, 15 rubis fins, antimagnétique. Réglé aux positions et aux températures. Calibrage et interchangeabilité absolus. Fonctions de chronométrage indéréglables et instantanées.

Recopier le bulletin ci-contre et l'envoyer sous enveloppe à l'adresse de

J. AURICOSTE, 1 Q. 0 ✠

Horloger de la Marine de l'Etat et de l'Observatoire du Bureau des Longitudes

10, Rue La Boëtie, Paris

Envoi gratuit sur demande de la brochure illustrée, amusante et instructive

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Je soussigné déclare acheter à **M. J. Auricoste**, un chronographe "JUST", tel qu'il est décrit dans l'annonce ci-dessus, au prix de :

80 fr., en acier oxydé, payable en 12 mois par versements de 6 fr. 70
95 fr., en argent fin. » 12 » » 7 fr. 90
345 fr.. en or, » 15 » » 23 fr.

Fait à _____ *le* _____ *191*

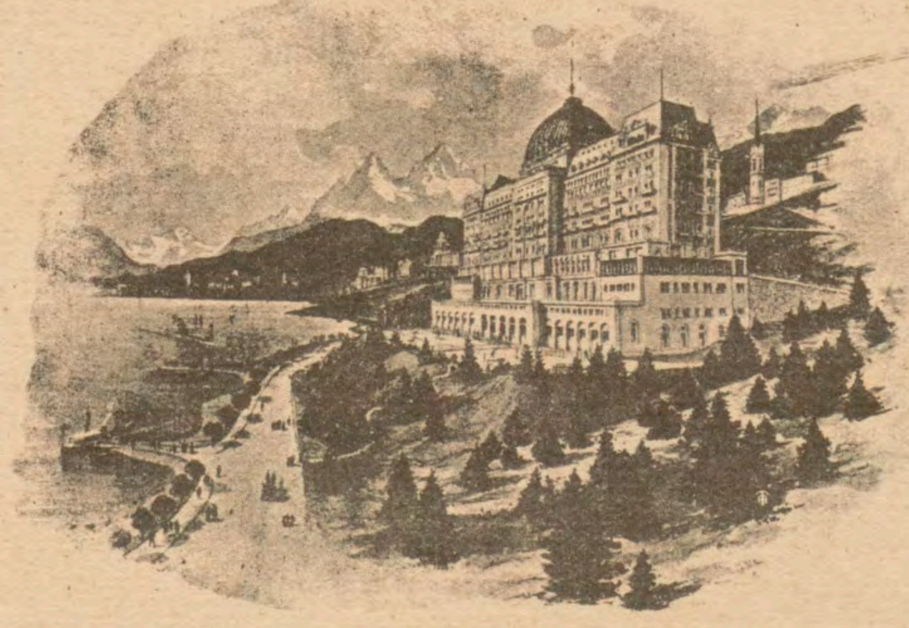
Nom et Prénoms _____ Signature
Profession ou Qualité _____
Demeurant à _____ rue _____
Département _____ depuis le _____

Du neuf pour du vieux. — Envoyez-nous vos montres démodées, par retour du courrier nous vous dirons à quel prix nous pouvons les reprendre en échange d'un **Chronographe JUST.**

St-MORITZ-DORF
(Engadine, Suisse)
Station Balnéo-Climatérique la plus élevée de l'Europe

Grand Hôtel St-Moritz

450 lits* ✠ *Ouvert depuis Décembre 1905



L'Hôtel de luxe des Alpes
SAISON D'ÉTÉ : JUIN-DÉCEMBRE

Appartements de famille, avec salle de bains et cabinets de toilette en plein midi. — Doubles corridors assurant une tranquillité absolue. — Magnifique hall. — Terrasse et restaurant français dominant le lac. — Lawn-tennis, croquets, etc. — Deux concerts par jour. — Train de luxe : Calais-Paris-Saint-Moritz.

Pour prospectus, etc., s'adresser à la Direction.

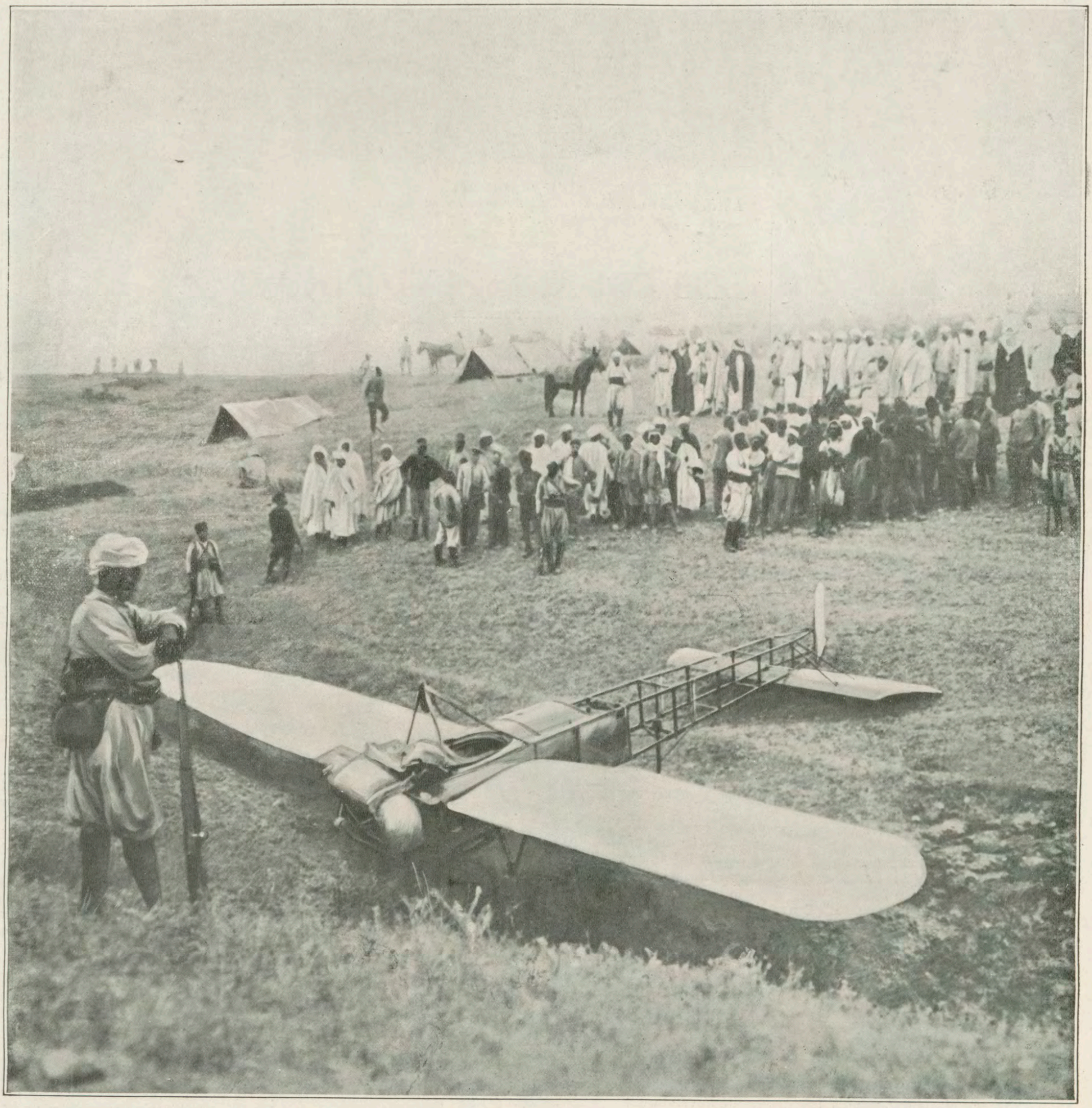
La Vie au Grand Air

N° 770 — 21 Juin 1913

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

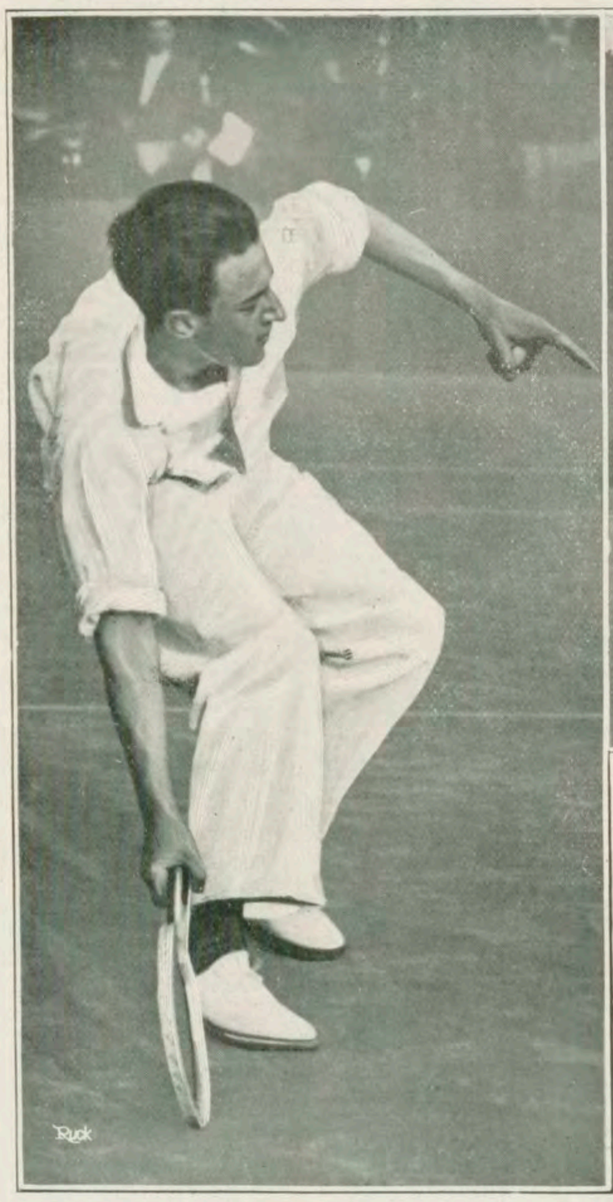
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

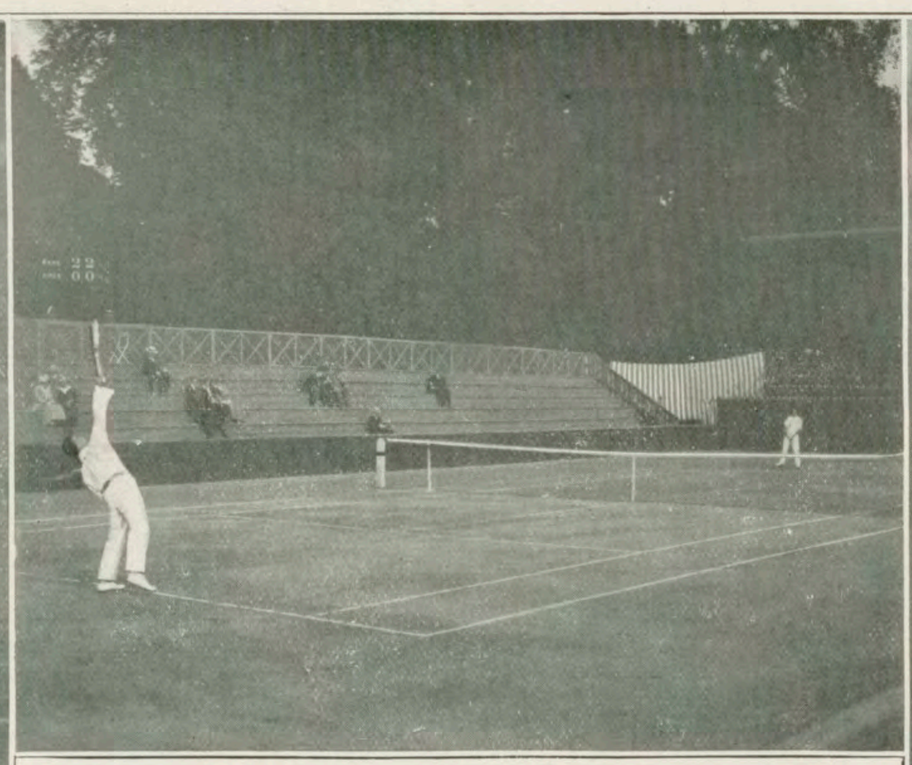


UN ATTERRISSAGE MALHEUREUX DU LIEUTENANT DE LA MORLAYE

Les aviateurs militaires du Maroc se signalent par les précieux services qu'ils rendent aux corps d'occupation. Que ce soit celle de Casablanca ou celle d'Oudjda, nos pilotes accomplissent chaque jour des reconnaissances périlleuses sur leurs Blériot, sous le feu des tribus et à la merci de la moindre panne qui pourrait les faire tomber à l'ennemi. Le rôle militaire des aéroplanes est mis une fois de plus en évidence. Le lieutenant de La Morlaye fut victime d'un accident d'atterrissage à Casbah Tadla. Il prit le fanion blanc d'une tribu qui venait faire sa soumission pour un signal et se posa à l'endroit qu'il croyait lui être indiqué, mais se reçut dans une tranchée où il brisa son monoplan.



LAURENTZ
Le Français W. Laurentz, souffrant d'un déchirement musculaire, n'a pu défendre ses chances dans les championnats.



LE MATCH RAHE-PIPES
L'Allemand F. W. Rahe parvint à remporter une belle victoire sur Pipes. Il ne put arriver jusqu'aux demi-finales.

MAX DECUGIS
Max Decugis a prouvé une fois de plus sa valeur, en mettant en grande difficulté, dans sa demi-finale, le fameux Wilding.

LES COURTS D'ANTAN

par ANDRÉ LICHTENBERGER

Nous avons le plaisir, à propos des championnats du monde de tennis, qui viennent de remporter un succès triomphal, de publier un article de M. André Lichtenberger, le subtil psychologue, le délicat romancier, sur les origines de ce sport en France. Cet écrivain fameux fut l'un des premiers Français qui se soient consacrés au tennis. On se rendra compte, d'après ces souvenirs, que les temps sont heureusement changés.

Cette étude est extraite d'un ouvrage : Notes, Souvenirs, Méditations, *que M. André Lichtenberger va publier sous peu.*

L'*Odyssée* mentionne le premier « Open ladies » connu dans l'histoire. La princesse Nausicaa le jouait avec ses compagnes quand l'arrivée d'Ulysse en fit un mixte.

Sans tâtonner à travers l'antiquité ni dans la longue nuit du moyen âge, un document curieux nous révèle la multiplicité des tennis en France au XVIe siècle.

Dans son livre *The View of France*, paru à Londres en 1604, Robert Dallington, secrétaire d'ambassade anglais, écrit :

« Vous ne pouvez trouver la plus petite bourgade ou ville en France qui n'ait une ou plusieurs places de tennis. Il y en a soixante dans Orléans, et je ne sais combien de centaines dans Paris. »

Ajoutons que ce diplomate, peu enthousiaste du sport et précurseur douteux de l'entente cordiale, tirait de là à l'endroit des Français des conclusions inattendues et médiocrement flatteuses :

« Ce jeu immodéré de tennis au cœur de l'été et de la chaleur du jour, réuni au boire et manger intempérés, est la seule cause qui fait que vous les voyez ici généralement galeux et lépreux. »

Ces « tennis » étaient vraisemblablement des terrains de paume. De nombreux témoignages attestent la faveur du jeu au XVIe siècle. Faut-il rappeler que le serment du jeu de Paume rattache ce sport aussi bien au souvenir de la Révolution qu'à celui de l'ancien Régime ?

En Angleterre, dès le temps d'Elisabeth, la reine prenait plaisir à voir des amateurs armés de planches cordées se renvoyer des balles dans l'intérieur de certaines limites tracées sur le sol. Ce « field tennis » se développa dans les siècles qui suivirent.

Mais le lawn-tennis semble, comme la civilisation aryenne, être véritablement éclos aux Indes. Un major anglais, amoureux d'exercice physique, y transforma sensiblement les règles de l'antique field tennis et, débaptisé, réimporta celui-ci en Angleterre vers 1875, d'où il envahit le continent comme le whist, le régime parlementaire et l'hydrothérapie.

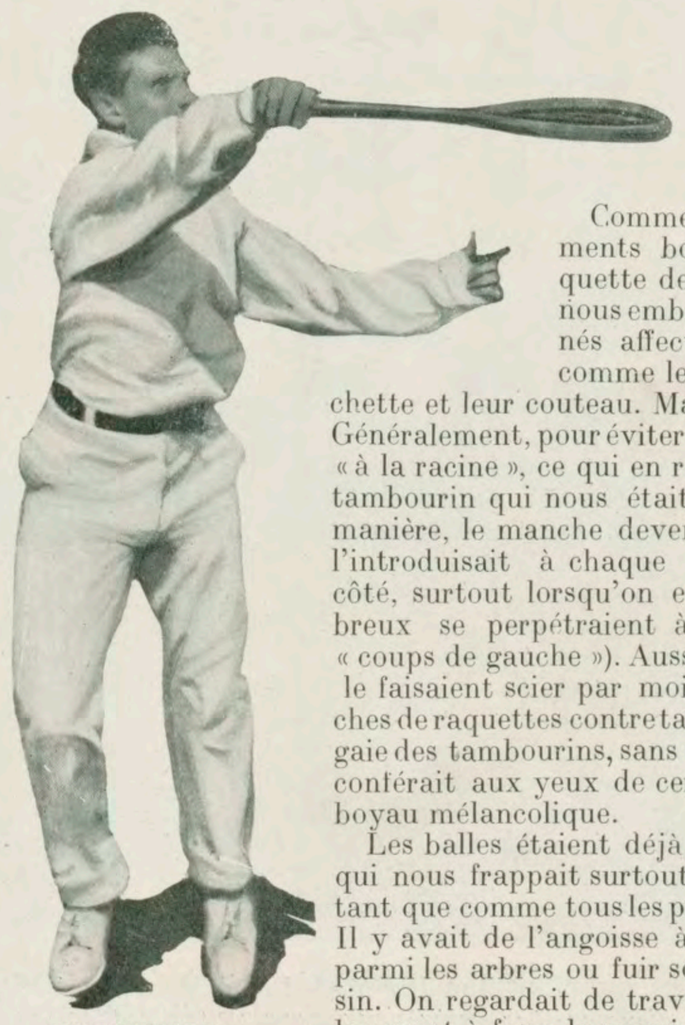
Je n'ai joué au tennis ni avec la fille d'Alcinoos, ni avec Louis XIV. Qu'il me soit permis néanmoins de revendiquer l'honneur d'avoir été — chronologiquement parlant ! — parmi les premiers joueurs de tennis du continent.

Au moment où André Laurie, précurseur de notre renaissance sportive, citait incidemment le « lawa-fennis » (*sic*) parmi les divertissements singuliers auxquels s'adonnait la jeunesse anglaise, quelques éphèbes, de ce côté-ci de la Manche, tendaient déjà un filet entre deux arbres ou deux poteaux en travers d'un terrain vaguement nivelé et se renvoyaient par-dessus des balles en caoutchouc au moyen de raquettes.

Mes premiers ébats eurent pour théâtre Salies-de-Béarn. Nous opérions sur un pré quand les vaches cessaient d'y paître.

En son milieu, il était renflé en dos d'âne ce qui n'était pas sans compliquer le jeu. A Paris, au Bois de Boulogne, dans les quinconces des jardins publics, quelquefois, par tolérance, au bout d'un terrain de longue paume, s'agitaient des tentatives analogues.

Engins, terrains, règles et tenues étaient assez pittoresquement approximatifs.



FROITZHEIM, CHAMPION DU MONDE
Le champion du monde de 1912, l'Allemand Froitzheim, fut battu par Gobert dans sa demi-finale.

LA RAQUETTE DES TEMPS HÉROIQUES

Comme raquettes nous avions des instruments bossus, « obliques », dérivés de la raquette de courte paume et dont le manche nous embarrassait cruellement. Certains raffinés affectaient de la tenir à son extrémité comme les gens distingués manient leur fourchette et leur couteau. Mais cette originalité confinait à la pose. Généralement, pour éviter qu'elle tournât, on tenait la raquette « à la racine », ce qui en rapprochait le maniement de celui du tambourin qui nous était plus familier. Seulement, de cette manière, le manche devenait singulièrement incommode. On l'introduisait à chaque instant dans le ventre ou dans le côté, surtout lorsqu'on esquissait un revers (ces coups scabreux se perpétraient à deux mains et se nommaient des « coups de gauche »). Aussi, tout bonnement, des gens pratiques le faisaient scier par moitié. Il y avait quelque fois des matches de raquettes contre tambourins ou des mixtes. La sonorité gaie des tambourins, sans parler de l'absence des manches, leur conférait aux yeux de certains une supériorité sensible sur le boyau mélancolique.

Les balles étaient déjà en caoutchouc doublé de feutre. Ce qui nous frappait surtout en elles, c'était leur haut prix, d'autant que comme tous les précurseurs nous étions peu argentés. Il y avait de l'angoisse à voir son capital s'élever trop haut parmi les arbres ou fuir sous un taillis, pis encore, vers un bassin. On regardait de travers les hurluberlus qui, servant violemment à faux le premier coup, obligeaient à des recherches longues et répétées. Entre gens bien élevés, on jetait très vite, pour la forme, une balle initiale dans le filet, et on s'y mettait pour de bon à la seconde. On jouait avec deux ou trois balles. La première, destinée au filet, pouvait sans grand inconvénient avoir perdu son enveloppe de feutre ou, décou-

sue, porter crinoline. La « bonne » était réservée pour le second essai. Il y avait aussi des balles nues, en caoutchouc vulcanisé, pareilles à des poires d'irrigateurs. Elles avaient l'avantage par les temps pluvieux de ne pas prendre l'eau et elles étaient meilleur marché. Mais il fut vite de bon ton de les dédaigner. De même celles en feutre rouge et aussi les bicolores.

Pour le terrain, on savait borner ses exigences. Des pelouses et des surfaces planes plus ou moins macadamisées étaient ce qui se faisait de mieux. Mais on opérait également parmi de vagues fondrières, des landes sablonneuses, et d'âpres reliefs. Ces accidents naturels, sans doute regrettables, conféraient néanmoins de l'imprévu au jeu. L'adresse consistait, annihilant ceux de votre camp, à tirer parti de ceux de l'adversaire. Il y avait une vraie joie à l'acculer contre un arbre, à immobiliser la balle dans les marais qui pouvaient parsemer son domaine, ou à la voir exécuter un bond fantastique sur une crête rocheuse.

UN COSTUME A LA PORTÉE DE TOUS

La tenue du joueur était d'une simplicité démocratique. Quelques snobs changeaient de chaussures. En général, on se bornait à dépouiller son veston. Si l'on était sujet à de fortes transpirations, le faux-col, le gilet, et jusqu'aux bretelles suivaient. Durant les passes violentes, une main prudente raffermissait le pantalon.

Le filet était soutenu en son milieu, par un bâton vertical plus haut que les extrémités et s'écroulait facilement, soit que les cordes fussent mal assujetties ou pourries, soit que le sol se prêtât mal à l'enfoncement des poteaux. Aussi était-il mal vu d'y jeter trop violemment les balles.

Les limites étaient figurées par des rubans où l'on s'embarrassait les pieds ou par des raies tracées au moyen d'un bâton pointu. Elles étaient théoriquement rectilignes et s'effaçaient rapidement, ce qui occasionnait des discussions. Chaque camp avait approximativement la forme d'un rectangle, ou plutôt d'un trapèze à peu près équilatéral dont le filet formait la base commune, la plus courte des deux. Il était divisé en son milieu par une ligne parallèle au filet. Mais on n'était pas toujours d'accord sur l'utilisation de ces aires. En général, pour servir, on se mettait aux environs de la ligne de fond et l'on envoyait la balle n'importe où pardessus le filet. Les gens peu scrupuleux, pour diminuer leur effort, s'avançaient jusqu'à mi-court.

Le relanceur avait-il ou non le droit de renvoyer la balle de volée? Longtemps la question ne se posa pas pratiquement, tant une volée apparaissait un coup hasardeux. Mais, lorsque l'usage s'en répandit, des malins, désireux de prévenir les périls du rebondissement, s'avisèrent de venir cueillir toutes les balles, à leur passage au-dessus du filet. Il fallut mettre ordre à ces abus qui tendaient à annihiler le jeu. Plus tard, des lignes perpendiculaires au filet déterminèrent les domaines respectifs de chacun des joueurs. On était invectivé si, sous un prétexte quelconque, l'on envahissait celui du partenaire.

La comptabilité se fixa rapidement. Longtemps on compta « avantage », « avantage partout » : un point suffisait alors pour donner le jeu. Puis, on adopta la locution « avantage détruit ». Elle était amphibologique. « Ben, quoi ? et les cochons ? rien pour eux ? » goguenardaient les titis au Luxembourg.

Car il y avait des commencements de publics. Ils étaient curieux, un tantinet méprisants (à la longue paume et au tambourin la balle allait tellement plus haut, plus loin et plus longtemps!) et volontiers ironiques. Des murmures de satisfaction saluaient les chandelles à proportion de leur hauteur. On témoignait par des grognements et des haussements d'épaules un mépris significati aux balles placées, surtout aux volées courtes qualifiées de lâches. Des apostrophes brèves, mais énergiques, flétrissaient les malins dont l'astuce ou la brutalité brisait la beauté appliquée des « rallies ».

C'est ainsi que peu à peu, à Paris et en quelques rares trous de province, le tennis sortait des limbes.

De Salies, mes débuts se poursuivirent à Biarritz. Non sans un orgueil où se mêle quelque mélancolie, j'évoque l'image de ces belles luttes où, dans ces conditions que je viens de décrire, je disputais à mon frère, aujourd'hui professeur en Sorbonne, un championnat familial. Un après-midi, un monsieur très correct franchit le grillage qui nous isolait, et, avec un fort accent britannique, nous demanda la permission de nous enseigner les règles élémentaires du jeu. Car il nous apercevait tous les jours et son souci de correction souffrait de notre ignorance. Il nous donna donc quelques avis sur la tenue de la raquette, les proportions des courts, l'alternance des services, nous esquissa la démonstration de quelques coups élémentaires, etc. Bien que M. Demolins ne nous eût pas encore enseigné la supériorité des Anglo-Saxons, nous l'acceptions pour article de foi et reçûmes cet enseignement avec le respect qui convenait. L'aisance de style de l'insulaire surtout nous confondait. Aussi une sorte de stupeur ahurie fut peut-être pour moi le sentiment qui l'emporta sur tout autre quand, au bout de quelques jours, ayant timidement sollicité l'honneur de croiser la raquette avec lui, je lui infligeai la pile.

Le souvenir de cette heure frémit encore en moi. J'en conçus des ambitions infinies. Elles ne furent pas toutes déçues.

Petit à petit, le tennis se disciplinait et se régularisait. Dans les villes d'eaux d'abord, les visiteurs anglais en fixèrent peu à peu le canon intangible. Les règles devenaient uniformes. La forme des raquettes se symétrisait. On arrivait à concevoir l'utilisation du manche. Le poids et la conformation des balles n'offraient plus guère de variantes. La chemise de flanelle, en attendant l'oxford et le cellular, s'imposait. La contagion gagna bientôt le pantalon. Avec l'amélioration des terrains, les chaussures sans talon étaient reconnues obligatoires. L'herbe était de plus en plus dédaignée. Le mystère des sous-sols et de l'entretien indispensable n'étant pas encore éclairci, le sol en terre battue demeura longtemps défectueux, d'autant que des limites en bois ou en brique y aggravaient souvent les faux-bonds. Il y eut donc le règne de l'asphalte, dur aux pieds, mais quelle régularité ! Des deux côtés du « single » s'adjoignirent les couloirs. Les dimensions des courts devenaient presque immuables

Deux erreurs persistèrent longtemps. D'abord, la recherche de l'ombre, occasion de faux jour : il semblait qu'exposé au soleil, un joueur de tennis dût fondre instantanément. Ensuite, l'absence de recul. Pour ne pas gaspiller de place, les grillages entourant les courts se confondaient ou à peu près avec ses limites. De là la nécessité de tolérer pour les joueurs encagés d'étranges coups de « rebot ». Certains s'y spécialisaient. C'est en Suisse que, pour la première fois, je jouai sur des terrains presque réguliers des commencements de tournois. Mon style était critiqué, honnies mes balles coupées et placées, et mon jeu de filet et de volée provoquait quelque impatience. Mais il était redouté et efficace.

Championnats et handicaps étaient encore codifiés d'une manière imparfaite. Le système des « bye » étant inconnu, divers expédients étaient en usage pour régulariser l'épreuve : par exemple, afin de fatiguer les joueurs qui se trouvaient sans adversaire, on les faisait se rencontrer avec des joueurs déjà éliminés et leur défaite, si défaite il y avait, était tenue pour valable, sans que leurs vainqueurs en tirassent aucun avantage. Les handicaps se réglaient à l'amiable au moment du tirage au sort. Si, au bout d'un set, l'erreur apparaissait trop manifeste, le

A. F. WILDING

L'Australien A. F. Wilding a remporté la victoire dans le championnat du monde, où il a battu Gobert dans la finale.

joueur défavorisé était mieux traité au second. Ou encore on annulait le tout. L'acharnement était extrême.

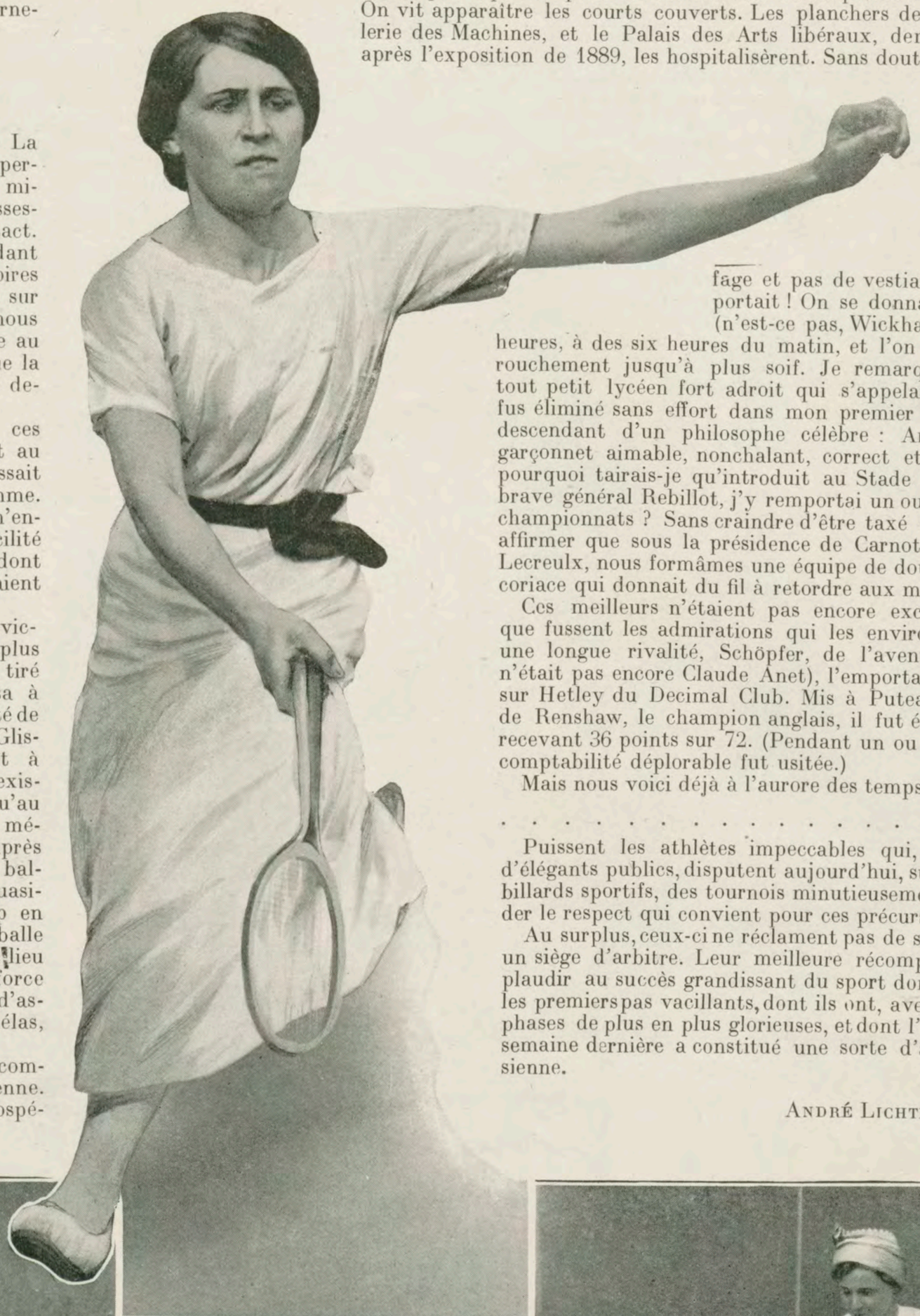
LE GLORIEUX AMATEURISME... FORCÉ !

Je gagnai un certain nombre de prix. La tentation de les négocier ne fût venue à personne, étant donnée à la fois leur valeur minime et la gloire que comportait leur possession. Mon blason d'amateur est donc intact. Pour être absolument sincère, j'ai cependant le souvenir qu'à l'issue d'une de mes victoires les plus flatteuses, on m'offrit une canne sur le prix des entrées. Et je crois bien que nous bûmes cent sous qui restaient. Si, le rouge au front, j'ose consigner cet aveu, c'est que la prescription légale m'est acquise, hélas ! depuis longtemps.

Quand des Anglais participaient à ces tournois, le mérite de la victoire était au moins quintuplé. Car l'Anglais apparaissait au tennis comme une espèce de surhomme. La meilleure part de la popularité qui m'environna à Villars-sur-Ollon fut due à la facilité avec laquelle je disposai d'un clergyman dont les balles coupées et recoupées arrachaient les hurlements de rage et d'admiration.

Je conçus une certaine vanité de ma victoire et me demandai si je n'étais pas plus fort que je ne croyais. Rapidement, je fus tiré de doute. Un phénomène humain passa à l'hôtel: le quatrième joueur de l'université de Cambridge. On nous mit face à face... Glissons... Supposez-moi aux prises, tout à l'heure, sur le ring avec Carpentier. Je n'existai pas et fus extrêmement modeste, jusqu'au départ de l'insulaire. Une deuxième pile mémorable me fut infligée quelque temps après par un autre de ses compatriotes. A mes balles tortillées, il répondait par un coup quasi-fantastique, que l'on baptisait le « coup en dessous ». Frappée à tour de bras, la balle passait à ras le filet, retombait à bon au lieu de s'envoler et semblait reprendre une force agressive en touchant le sol. Je venais d'assister à la naissance du « drive », qu'hélas, je ne m'assimilai jamais.

C'est vers 1890-1892 que le tennis commença de devenir une institution parisienne. Alors naquirent et tout doucement prospérèrent peu à peu les premiers cercles. Les tennis privés se multipliaient. On vit apparaître les courts couverts. Les planchers de l'ancienne Galerie des Machines, et le Palais des Arts libéraux, demeurés vacants après l'exposition de 1889, les hospitalisèrent. Sans doute, on était loin encore des raffinements modernes. Jour douteux, courants d'air atroces, poussière et saleté effroyables, pas de chauffage et pas de vestiaire, mais qu'importait ! On se donnait rendez-vous (n'est-ce pas, Wickham ?) à des huit heures, à des six heures du matin, et l'on s'escrimait farouchement jusqu'à plus soif. Je remarquai bientôt un tout petit lycéen fort adroit qui s'appelait Lebreton et fus éliminé sans effort dans mon premier tournoi par le descendant d'un philosophe célèbre : André Vacherot, garçonnet aimable, nonchalant, correct et imberbe. Mais pourquoi tairais-je qu'introduit au Stade Français par le brave général Rebillot, j'y remportai un ou deux suprêmes championnats ? Sans craindre d'être taxé de vanité, j'ose affirmer que sous la présidence de Carnot, avec Mengin-Lecreulx, nous formâmes une équipe de double diablement coriace qui donnait du fil à retordre aux meilleurs.



Ces meilleurs n'étaient pas encore excellents, quelles que fussent les admirations qui les environnaient. Après une longue rivalité, Schöpfer, de l'avenue Bosquet (il n'était pas encore Claude Anet), l'emporta définitivement sur Hetley du Decimal Club. Mis à Puteaux en présence de Renshaw, le champion anglais, il fut écrasé par lui en recevant 36 points sur 72. (Pendant un ou deux ans cette comptabilité déplorable fut usitée.)

Mais nous voici déjà à l'aurore des temps modernes!

. . . . . .

Puissent les athlètes impeccables qui, sous les yeux d'élégants publics, disputent aujourd'hui, sur de véritables billards sportifs, des tournois minutieusement réglés, garder le respect qui convient pour ces précurseurs.

Au surplus, ceux-ci ne réclament pas de statues ni même un siège d'arbitre. Leur meilleure récompense est d'applaudir au succès grandissant du sport dont ils guidèrent les premiers pas vacillants, dont ils ont, avec fierté, suivi les phases de plus en plus glorieuses, et dont l' « event » de la semaine dernière a constitué une sorte d'apothéose parisienne.

ANDRÉ LICHTENBERGER.

MISS RYAN

Miss Ryan a remporté le championnat louble nixte avec Max Decugis, Mme Golding et A.-F. Wilding ne se présentant pas.

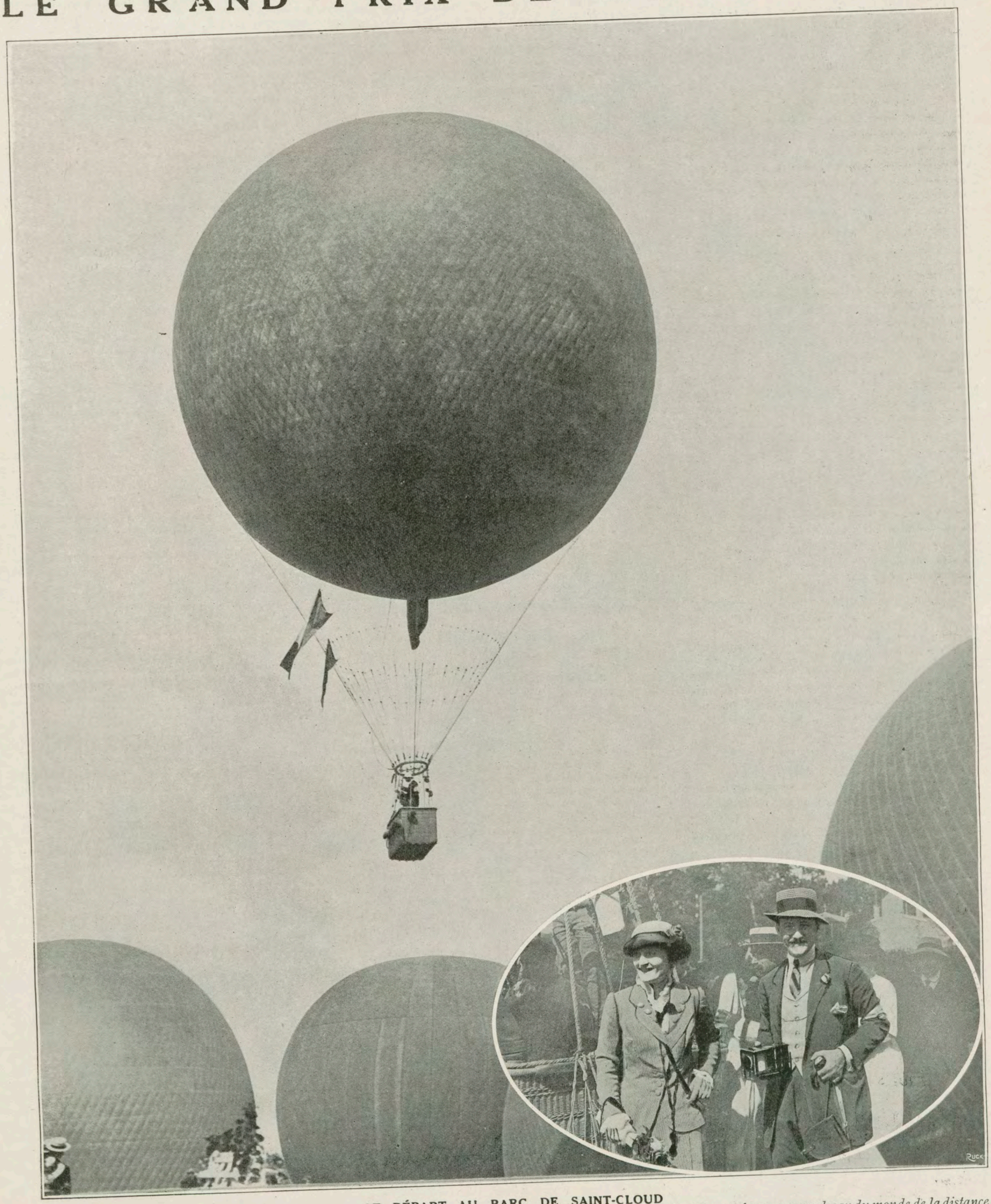
RAHE

L'excellent joueur allemand Rahe ne fut pas heureux dans les championnats. En haut, Mlle Broquedis, la fameuse joueuse française.

Mlle RIECK

Mlle Rieck (Allemande) a réussi a triompher de Mlle Broquedis dans la finale du championnat simple de dames.

LE GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB



LE DÉPART AU PARC DE SAINT-CLOUD

Vingt aéronautes ont pris, dimanche dernier, le départ pour le Grand Prix. Parmi eux, il convient de citer : René Rumpelmayer, recordman du monde de la distance, Alfred Leblanc, le héros des Coupes Gordon-Bennett, Maurice Bienaimé, recordman de France de la hauteur, Emile Dubonnet. Le vent, très léger, poussait les sphériques vers Dieppe et le Havre. — En médaillon, René Rumpelmayer. Il emmenait avec lui Mme R. Goldschmidt, cousine de l'aéronaute. Celle-ci partait comme pilote d'un autre ballon. Six ballons traversaient la Manche. Le vainqueur semble être M. Pierron, descendu à Louth, comté de Lincoln.

C'EST AUX GRANDS PRIX HIPPIQUE ET AUTOMOBILE QUE SERA CONSACRÉ NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE

Nous avons décidé, nos lecteurs le savent, de publier le premier numéro de la *Vie au Grand Air* de chaque mois, de juin à octobre, sur 32 pages, sous une couverture en deux couleurs. Etant donné le succès remporté par notre numéro du 7 juin sur l'*Entraînement dans tous les Sports*, nous avons pu conclure que cette innovation était fort appréciée de nos lecteurs.

Notre prochain numéro double paraîtra le 5 juillet et sera consacré à l'actualité.

1° LE GRAND PRIX DE PARIS

Toutes les phases du Grand Prix Hippique, qui aura été disputé le dimanche précédent, seront retracées dans ce numéro. La course y sera donnée d'une manière vraiment cinématographique. Mais, afin de permettre aux fervents de l'hippisme de conserver un document complet sur les grandes courses du mois, nous reviendrons en détails sur le Prix de Diane et le Prix du Jockey-Club, sans que ces nouvelles études puissent faire double emploi avec celles des numéros précédents. Elles seront confiées à nos excellents collaborateurs René Riondet et Stuart.

2° AVANT LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Une importante partie du numéro double du 5 juillet sera consacrée au Grand Prix de l'A. C. F., qui se déroulera la semaine suivante. Nous donnerons les photographies et les caractéristiques des voitures engagées, les portraits des conducteurs, les plans et sites du circuit, etc.

3° LES ÉVÈNEMENTS SPORTIFS DE LA SEMAINE

Enfin, nous conserverons une large place pour les autres événements de la semaine, dont les lecteurs trouveront un compte rendu très détaillé. Citons, entre autres, le Tour de France, (1re étape) le Grand Prix Cycliste (1re journée), le Grand Prix du Racing, le Tournoi de golf France-Amérique, etc.

LE NUMÉRO D'AUJOURD'HUI COMPORTE DEUX PAGES SUPPLÉMENTAIRES

Ne voulant nullement sacrifier l'actualité, malgré la multiplicité des événements sportifs, nous avons décidé, chaque fois que le besoin s'en fait sentir, d'ajouter des pages supplémentaires à nos numéros de la semaine. C'est ainsi qu'aujourd'hui nous avons ajouté deux pages de papier couché, ce qui nous permet de donner trois doubles pages au lieu de deux.

On sait que, dans les numéros où nous ne publions pas de hors-texte, nous insérons deux pages supplémentaires de papier couché. Ce sont là quelques-unes des récentes améliorations que nous avons annoncées dans nos précédents numéros, améliorations qui ont été accueillies avec plaisir par tous nos lecteurs. Ceux-ci ont pu en effet se rendre compte de notre constant désir de leur être agréables.

La Vie au Grand Air.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

La coupe et le drap

Il fut une époque où il suffisait pour cueillir des lauriers, assez facilement, dans certains sports de les pratiquer. Au pays des aveugles, les borgnes sont rois. Les premiers d'entre nous qui jouèrent au cricket, au tennis, qui coururent à pied, se donnèrent, à bon marché, des allures de champions.

Certains sports y gagnèrent même, bien à tort, une réputation déplorable. Ainsi, sous prétexte que quelques champions de l'escrime et du tennis avaient remporté la victoire par leur adresse plutôt que par une réelle valeur athlétique, on déclara que ces sports n'étaient pas athlétiques.

La vérité, on s'en rend compte aujourd'hui, c'est que dans tous sports, quelle que soit la part de l'adresse, le champion n'en est pas moins en fin de compte celui que la nature a le mieux construit, physiquement et moralement, pour ce sport. Avec la concurrence, avec la sélection sur des masses de plus en plus nombreuses, on en arrive fatalement à trouver un certain nombre d'athlètes, aussi habiles l'un que l'autre. Ce jour là c'est la seule valeur atlhétique qui triomphe.

Regardez ce qui s'est passé en lutte: on vit tout d'abord triompher les scientifiques purs, les Bordelais, puis arrivèrent les colosses russes, aussi scientifiques que leurs rivaux, et devant lesquels ceux-ci n'existèrent point.

Regardez la nouvelle génération d'escrimeurs, c'est une génération d'athlètes qui pratique la culture physique à outrance.

Regardez encore le tennis. Il y a cinq ans, les Français y étaient sans rivaux, à part les Anglais. Eux seuls savaient jouer. L'année dernière marqua la déception cruelle. Nos joueurs, habiles, d'un mécanisme adroit et divers, se heurtèrent aux rudes joueurs allemands, beaucoup moins scientifiques, mais qui s'étaient fait des muscles et du souffle. Ils furent écrasés. Cette année, instruits par la défaite, nos hommes se firent des muscles, travaillèrent moins encore leur sport spécial que leur culture physique générale. Ils triomphèrent à leur tour de leurs vainqueurs de 1912.

Comme quoi, s'il y a la manière, la manière n'est pas tout. Dans un bon habit, la coupe est quelque chose, mais encore faut-il qu'il y ait du drap.

WHIPPER.

LAWN-TENNIS

Comment améliorer son jeu

Conseils d'entraînement par une célèbre joueuse anglaise.

Le lawn-tennis est un jeu qui possède maint avantage. Il combine l'exercice et le grand air, et par là, se conforme aux principes, bases de la santé. Il n'exige pas une somme de temps exagérée — (comme le golf) — grand avantage pour les deux sexes...

Certains joueurs éprouvent une grande difficulté à améliorer leur jeu. Ils atteignent un certain niveau, et semblent s'y arrêter, malgré tous leurs efforts. C'est, selon moi, qu'ils n'emploient pas les bons moyens. Une pratique « intelligente » voilà ce qu'il leur faudrait. Ne jouez pas un jeu d'entraînement comme une partie de match, où vous évitez vos coups faibles, votre unique but étant de gagner. Dans un jeu d'entraînement, ne vous préoccupez point d'être battu ; travaillez vos coups faibles, jouez-les le plus possible, jusqu'à ce qu'ils deviennent vos coups forts. Un bon système est de ne pas marquer, mais d'obtenir d'un ami dévoué de vous envoyer encore et encore la balle où vous la voulez ; votre patience sera récompensée par vos progrès continus.

Autre système: travailler contre le mur, qui a l'avantage d'être toujours là, et vous dispense de déranger personne... Ne travaillez qu'avec un objet précis, avec un point faible en vue. Jouez contre meilleur que vous. Surveillez les meilleurs joueurs et tâchez de pénétrer leurs méthodes. Il y a dans le tennis beaucoup de science ; beaucoup à apprendre, toujours ; c'est ce qui en fait et renouvelle l'intérêt. Jeu difficile, soit, mais amusant, même pour le débutant.

Tout autre le jeu de match ; là, il faut éviter ses coups faibles, l'unique objet étant ici de gagner. Un des secrets du succès, c'est le don d'anticipation. Il y a un génie naturel à prévoir les coups, mais il se cultive. Observez vos adversaires d'abord, et vous découvrirez souvent qu'à certaines balles, ils font toujours la même riposte... Cela vous permettra d'anticiper leur coup, et vous donnera plus de temps pour aller prendre la meilleure position, d'où renvoyer. Obligez toujours l'adversaire à bouger pour répondre. Variez votre jeu, pour qu'il ne sache sur quoi compter, et déguisez le plus possible vos intentions

Dans le simple, vous avez à protéger un terrain beaucoup plus grand, le jeu est plus dur que le double ; il exige que le joueur soit en bonne condition. N'essayez pas de marquer sur chaque balle, mais préparez votre ouverture, et, alors, exécutez votre coup gagnant. Variez vos méthodes d'attaque et de défense. Ne laissez pas l'adversaire s'habituer à votre jeu, ou voir que vous êtes las ou inquiet, car son énergie en serait doublée. Tel joueur tombe dans un coup stéréotypé, et l'adversaire qui sait à quoi s'attendre, en profite.

Jamais de découragement ou d'abandon ; des matches ont été gagnés par des joueurs moins forts, mais qui s'acharnaient jusqu'au bout. Si vous êtes trop lâchés, oubliez la marque, et luttez, et vous aurez le plaisir, parfois, de remonter le courant, de gagner une partie, semblait-il, perdue. Que si, par contre, vous menez et paraissez tenir le succès en main, n'en continuez pas moins à jouer de votre mieux ; sinon, gare la défaillance dont on se remet trop tard.

Tâchez de rester calme devant la difficulté, l'accident. Ne vous laissez distraire par nul incident extérieur. Il arrive, quand vous perdez, que toute la chance, il y en a, semble aller à l'adversaire. Tâchez de n'en être pas démonté, et votre tour viendra sans doute. A la guigne, il faut opposer un front philosophique.

Les erreurs de l'arbitre, autre source d'ennui, d'irritation ; il est dur sur un coup bien dirigé qui doit gagner, d'entendre l'arbitre crier : *out*, quand on est sûr qu'il se trompe. Et cela arrive toujours au moment critique.

« Accidents », erreurs, sont des quasi-fatalités, qu'il faut prendre comme telles, avec indifférence ; s'en fâcher, c'est, en jouant plus mal, courir au devant de nouveaux malheurs.

En double, ne pas oublier qu'on a un partenaire. Il est bon de jouer avec le même partenaire le plus possible, et de le comprendre. Rappelez-vous, comme au bridge, que votre partenaire a peut-être un as ou deux ; donnez-lui toutes les chances de les faire (je parle de doubles mixtes) ; aidez-le, en lui préparant des ouvertures, dont, s'il n'est une parfaite mazette, il saura bien tirer parti. Le revers est presque toujours le point faible. Souvenez-vous en et vous comportez en conséquence. Il existe encore un autre point faible dans le double. C'est le centre, surtout si les deux joueurs sont au filet. Et ne vous fâchez pas contre votre partenaire s'il joue mal, ça ne servira à rien, au contraire.

Mieux vaut au contraire pardonner les fautes qu'il peut commettre, sans quoi, dans votre rage vous risquerez à votre tour de mal jouer. Aux erreurs d'autrui, il convient de répondre par un jeu d'autant plus soigné, afin d'éviter le handicap qui pourrait en résulter et amener la perte de la partie, au moment où elle aurait pu être gagnée.

L'entraînement pour jeu de match réclame du bon sens avant tout. Le sommeil, voilà le premier besoin. Se coucher de bonne heure et dormir la fenêtre ouverte. De la promenade au grand air ; repas léger avant la partie. Ne jouez pas dans trop de tournois, l'effort imposé au système nerveux est très grand, l'esprit et le corps réclament de temps à autre un repos complet, après la concentration intense que demande le tournoi. Ne jouez pas un match ou un tournoi avant d'avoir maîtrisé les divers éléments du jeu. C'est une erreur fréquente de commencer trop tôt, le style s'en ressent. Car si vous n'avez pas acquis d'avance la science des différents coups, vous n'aurez pas le temps de l'apprendre en match, et vous contracterez de mauvaises habitudes tenaces.

Mais, sous cette réserve et à condition de garder la mesure, le jeu de tournoi est la meilleure école, qui vous oppose à toutes sortes de joueurs et d'ordinaire meilleurs que vous... Ne regardez pas un match immédiatement avant de jouer le vôtre, cela peut troubler votre vue ; de même n'occupez pas la chaise de l'arbitre, poste très fatiguant aussi pour l'œil.

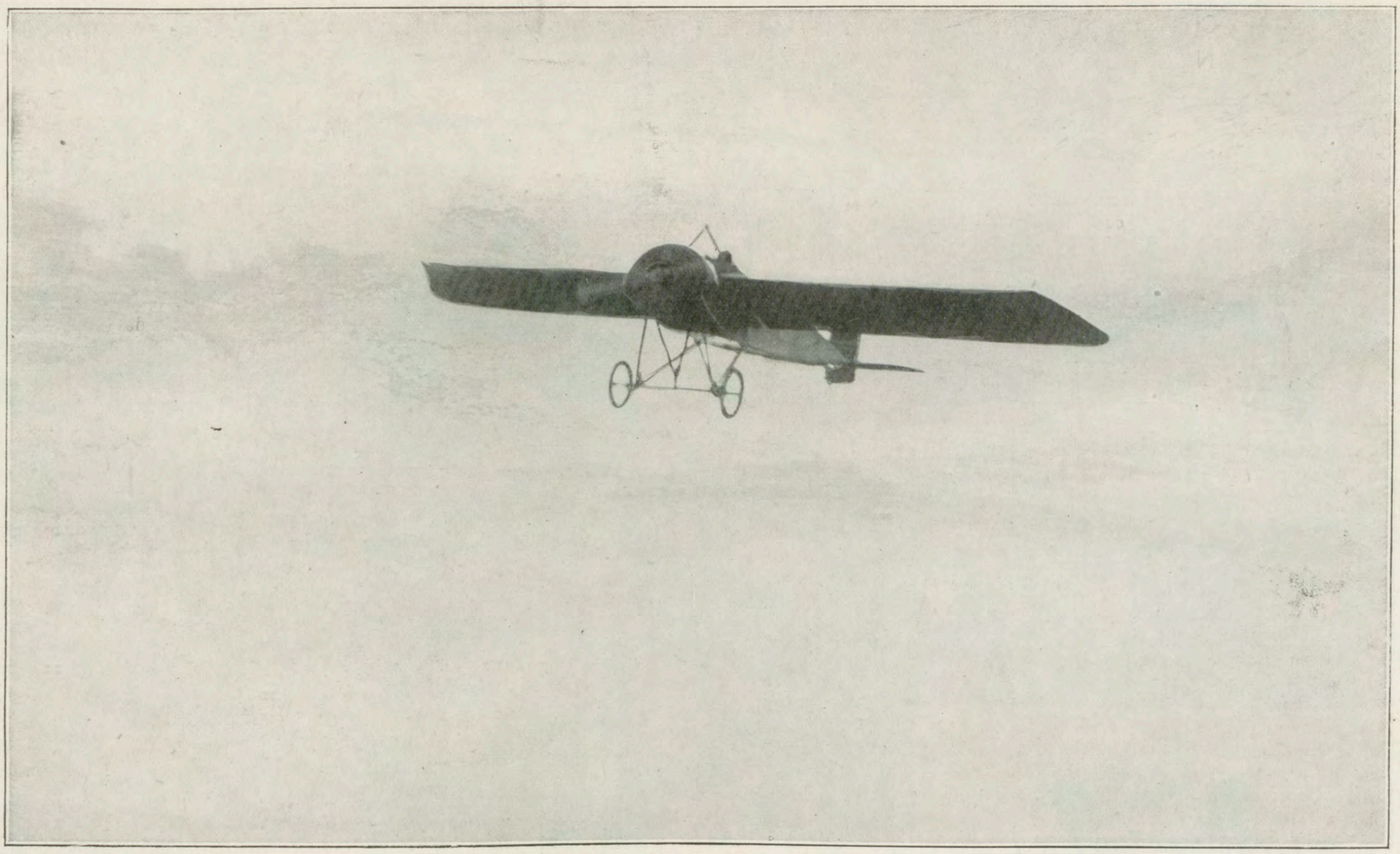
Il n'est pas bon non plus de faire un long voyage en chemin de fer avant la partie ; rendez-vous au lieu du tournoi, s'il est éloigné, la veille, de préférence ; et accordez-vous une bonne nuit de repos d'abord.

Ne portez rien de lourd juste avant de jouer tel qu'un sac de tennis, etc, cela risquerait d'enlever à notre main sa sûreté, sans laquelle il n'est pas de bon jeu.

Et souvenez-vous toujours que le tennis est moins un jeu qu'un sport, un grand sport qui réclame de réelles qualités athlétiques. Si vous ne les possédez pas, jouez dans votre jardin tout ce que vous désirez, mais ne commettez jamais la sottise de vous engager dans une compétition quelconque. Vous y seriez simplement ridicules.

MRS. LAMBERT CHAMBERS.

1.500 KILOMÈTRES DANS LA TEMPÊTE



BRINDEJONC DES MOULINAIS EN VOL

Brindejonc des Moulinais vient d'accomplir une performance qui fera date dans l'histoire de l'aviation. Parti de Paris le 10 juin dernier, à 3 heures 55 du matin, il arrivait à 5 h. 1/2 du soir à Varsovie, ayant franchi près de 1.500 kil. dans sa journée, malgré la tempête qui faisait rage. Il ne fit que deux escales. (Monoplan Morane-Saulnier, hélice Chauvière, magnéto Bosch.)

L'AVIATEUR FÉLICITÉ A BERLIN

Brindejonc des Moulinais, après être parti de Paris et avoir atteint Varsovie dans la même journée, repartit dimanche à destination de Saint-Pétersbourg, il arrivait mardi, dans la matinée.

LE DÉPART DE BERLIN

Brindejonc des Moulinais, l'aviateur des capitales, a accompli le plus magnifique raid qu'on puisse imaginer et il faut espérer que le gouvernement saura le récompenser, ainsi que Léon Morane, de l'enthousiasme que leur valeur a suscité dans le monde.

LA VICTOIRE DE GOUX AU GRAND PRIX D'INDIANAPOLIS

ZUCCARELLI

Zuccarelli, qui a abandonné alors qu'il était dans le groupe de tête, indique à chaque tour le temps à son camarade Goux.

LA PEUGEOT DE GOUX AU DÉPART

Le 30 mai, à Indianapolis, s'est disputée la classique épreuve d'automobiles. La France était représentée par la célèbre firme Peugeot, qui n'avait pas hésité à envoyer ses conducteurs Goux et Zuccarelli.

UN VIRAGE DE GOUX

Le très remarquable champion Goux qui, avec Boillot et Zuccarelli, complète le célèbre trio de la Peugeot, enthousiasma la foule par la virtuosité de ses virages et sa maëstria. En médaillon, notre confrère, Ch.-E. Faroux, adresse, à l'arrivée, ses félicitations à Goux, vainqueur du Grand Prix d'Indianapolis.

LA PEUGEOT DE GOUX EN VITESSE

Le parcours du Grand Prix d'Indianapolis mesurait 804 kilomètres 660. Dès le début, Goux prit la tête aux 200 milles, malgré deux éclatements de pneumatiques.

ZUCCARELLI EN VITESSE

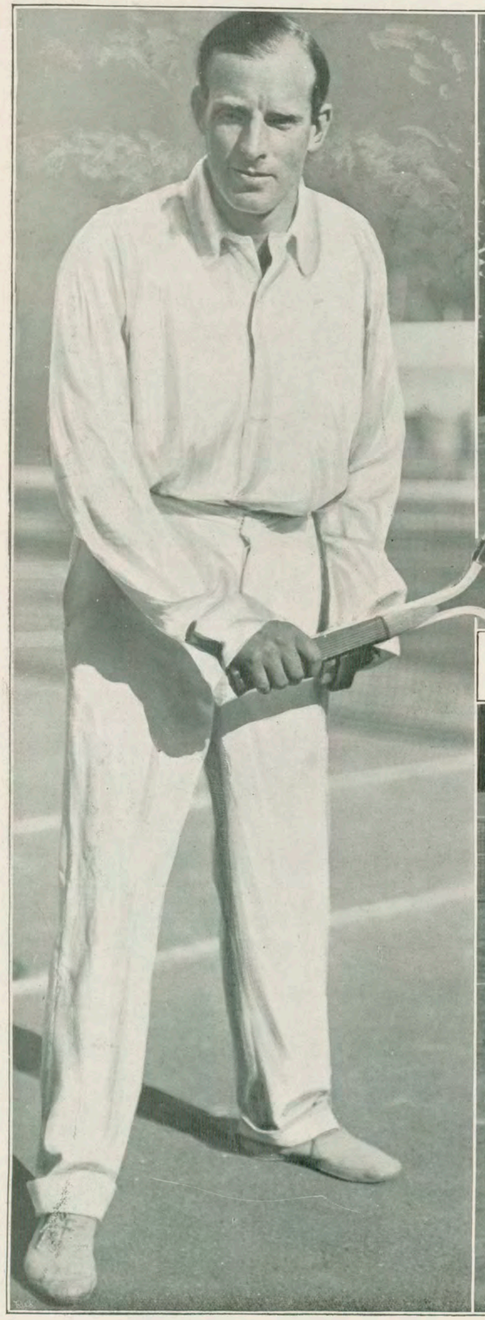
Zuccarelli dut abandonner, alors qu'il était en seconde position. Voici les temps: 100 milles, 1er Burman en 1 h. 15 m. 15 s.; 200 milles, 1er Goux en 2 h. 33 m. 30 s.; 300 milles, 1er Goux en 3 h. 52 m. 22 s; 400 milles, 1er Goux, en 5 h. 9 m. 53 s.; 500 milles, 1er Goux en 6 h. 29 m. 37 s.

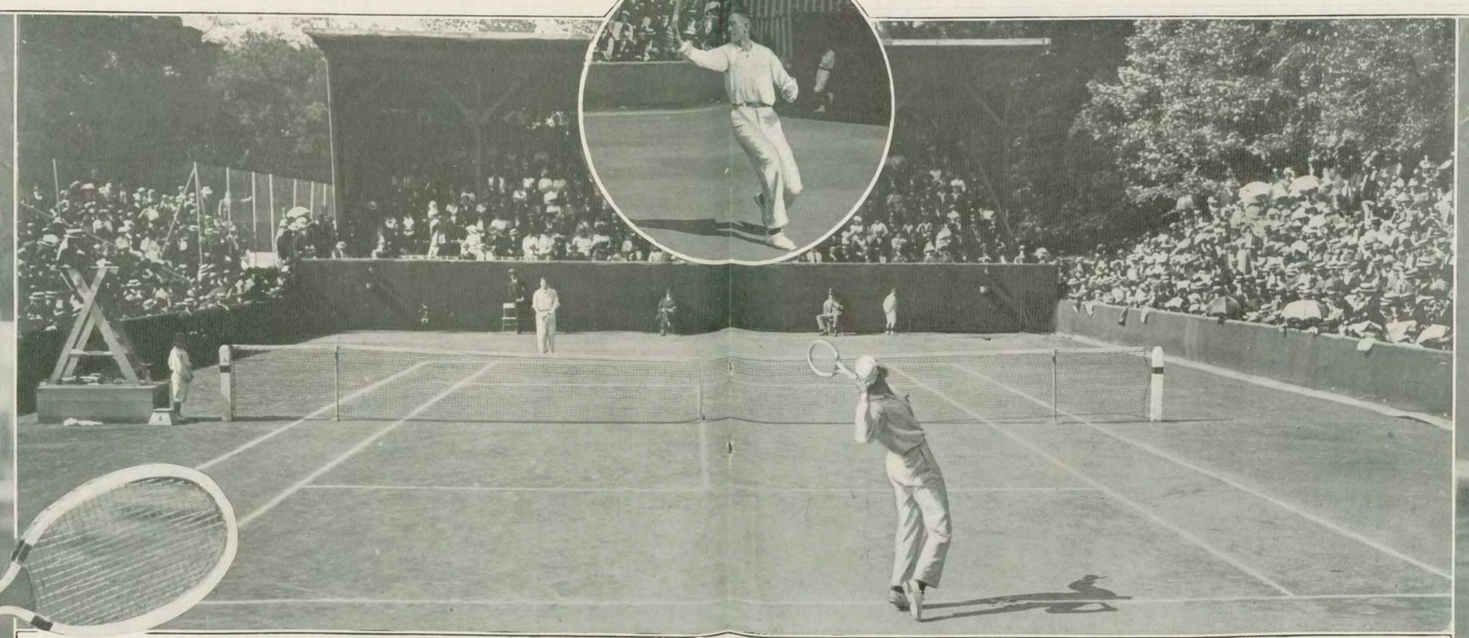
GOUX

Goux, le triomphateur du Grand Prix d'Indianapolis, chronomètre, à l'entraînement, le travail d'un concurrent de l'épreuve.

LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE TENNIS EST REVENU A WILDING

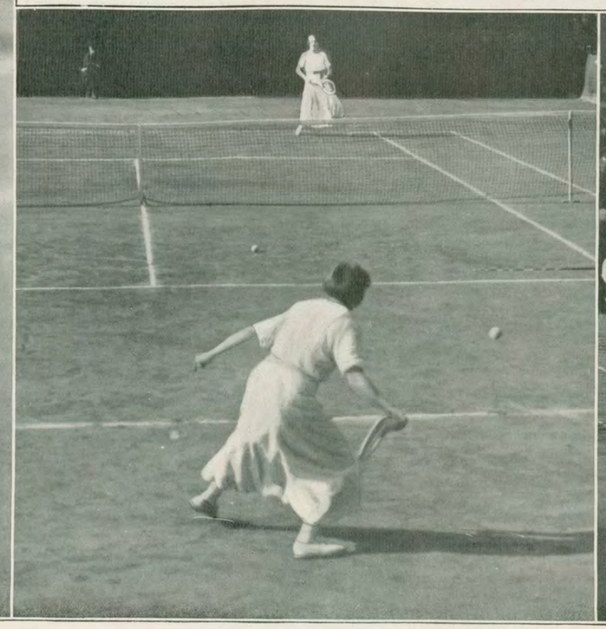
LA VIE AU GRAND AIR

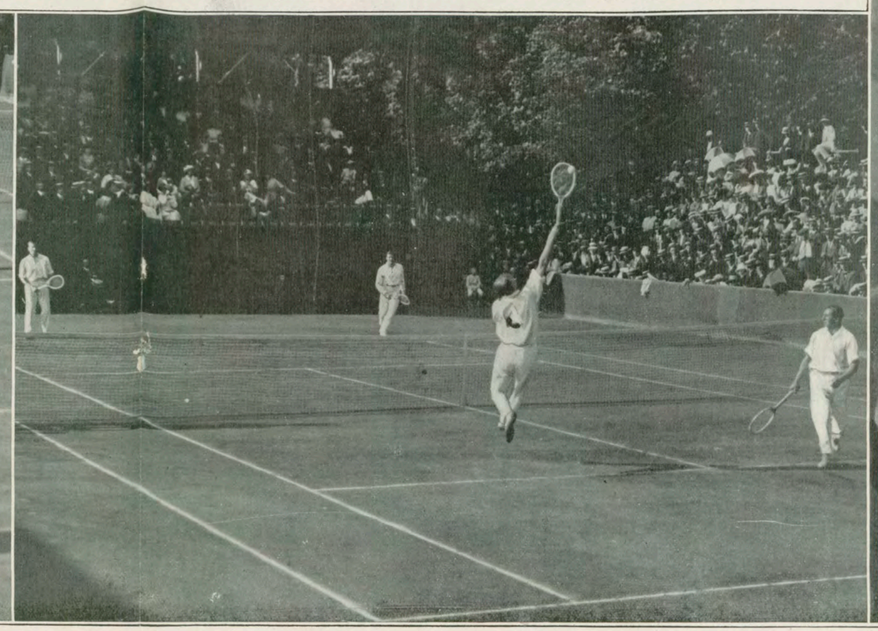




LA FINALE DU CHAMPIONNAT DU MONDE SIMPLE

La finale du Championnat du monde simple mettait aux prises l'Australien A.-F. Wilding qui, dans sa demi-finale, avait battu difficilement Max Decugis et le Français Gobert (en médaillon) qui était parvenu à triompher du champion de 1912, l'Allemand Froitzheim. C'est Wilding qui remporta la victoire dans l'ultime rencontre, par 6/3, 6/3, 1/6, 6/4.





A.-F. WILDING, CHAMPION DU MONDE

Le prodigieux joueur australien, A.-F. Wilding, est parvenu à s'attribuer le titre glorieux de champion du monde de tennis pour 1913, malgré les assauts redoutables qui lui furent livrés.

LA FINALE DU CHAMPIONNAT DE DAMES

Notre grande joueuse, Mlle Broquedis, a déçu ses partisans, en se faisant battre dans la finale du Championnat de dames, par Fraulein Rieck, Allemande, qui marqua 6/4, 3/6, 6/4, s'attribuant 2 sets contre 1 et 15 jeux contre 14.

LA FINALE DU CHAMPIONNAT DOUBLE

Le Championnat double opposait R. Kleinschroth et le baron von Bissing à l'équipe reine O. Froitzheim, champion du monde de 1912, Wilding, champion du monde de 1913. Celui-ci, fatigué par l'effort imposé par la finale du simple, ne put défendre ses chances et R. Kleinschroth-baron von Bissing gagnèrent par 7/5, 0/6, 6/3, 8/6.

Mlle RIECK, GAGNANTE DU CHAMPIONNAT DE DAMES

Mlle Rieck, Allemande, eut le grand honneur de triompher de Mlle Broquedis, Française, gagnante des Jeux Olympiques de Stockholm, dont le jeu fut décousu et décevant.

DAGOR GAGNE LE DERBY DE CHANTILLY

Pendragon Bruleur Blarney Roi de l'Or Baldaquin Ecouen

→ AU TOURNANT DU CHATEAU

Au signal, Roi de l'Or, Saint Pé et Blarney se sont élancés en tête; à l'intersection des pistes, Albanais et Pirpiriol tombaient. L'ordre se modifiait légèrement aux écuries, où Roi de l'Or était suivi de Vulcain VI.

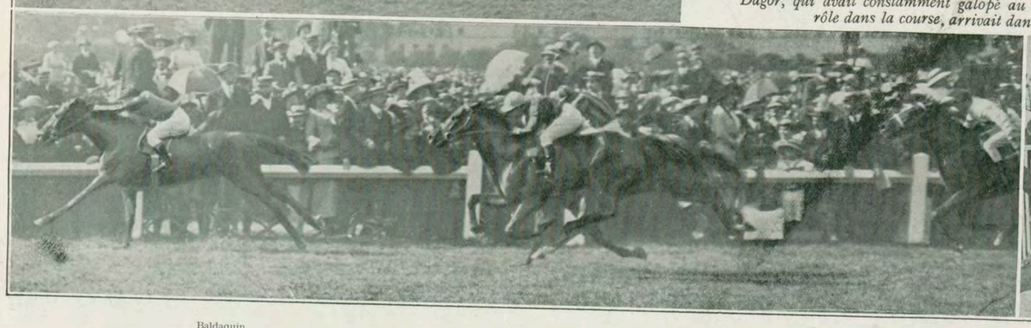
De gauche à droite : Dagor, Baldaquin, Bruleur, Nimbus, Ecouen, Blarney, Isard II.

A 100 MÈTRES DE L'ARRIVEE

Dagor, qui avait constamment galopé au centre du peloton, et rôle dans la course, arrivait dans un rush foudroyant,

Cliché pris du haut des tribunes).

ui à l'entrée de la ligne droite semblait ne devoir jouer aucun tteignant Baldaquin aux premières tribunes.



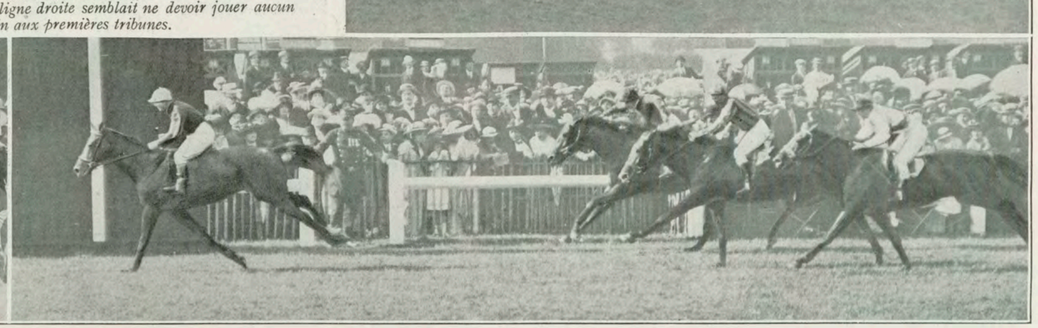
Baldaquin Dagor Bruleur Nimbus

A 300 MÈTRES DE L'ARRIVÉE

A 300 mètres de l'arrivée, Baldaquin semblait avoir course gagnée, il galopait dans une action excellente, la partie était déjà perdue pour Bruleur, Nimbus et Ecouen. Mais Dagor allait toujours à merveille.

LA RENTRÉE . DAGOR

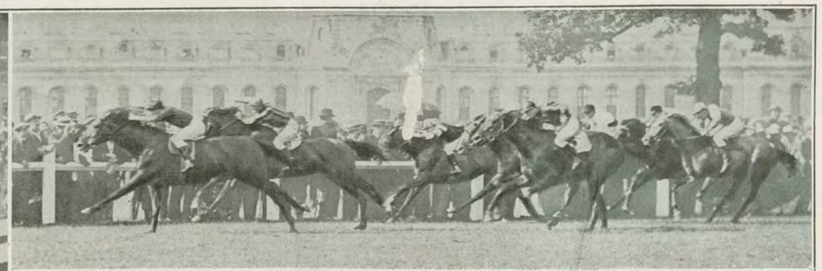
Dagor à M. Ed- nd Blanc, est un fils de Roquette et de Flying Fox.



Dagor Baldaquin Bruleur Nimbus

L'ARRIVÉE DU DERBY (2.400 m., 100.000 francs).

Dagor répondait admirablement aux sollicitations de Stern ; il réglait Baldaquin aux premières tribunes et gagnait le poteau avec une avance de deux longueurs sur le cheval de M. Olry-Roederer. Bruleur finissait troisième devant Nimbus.

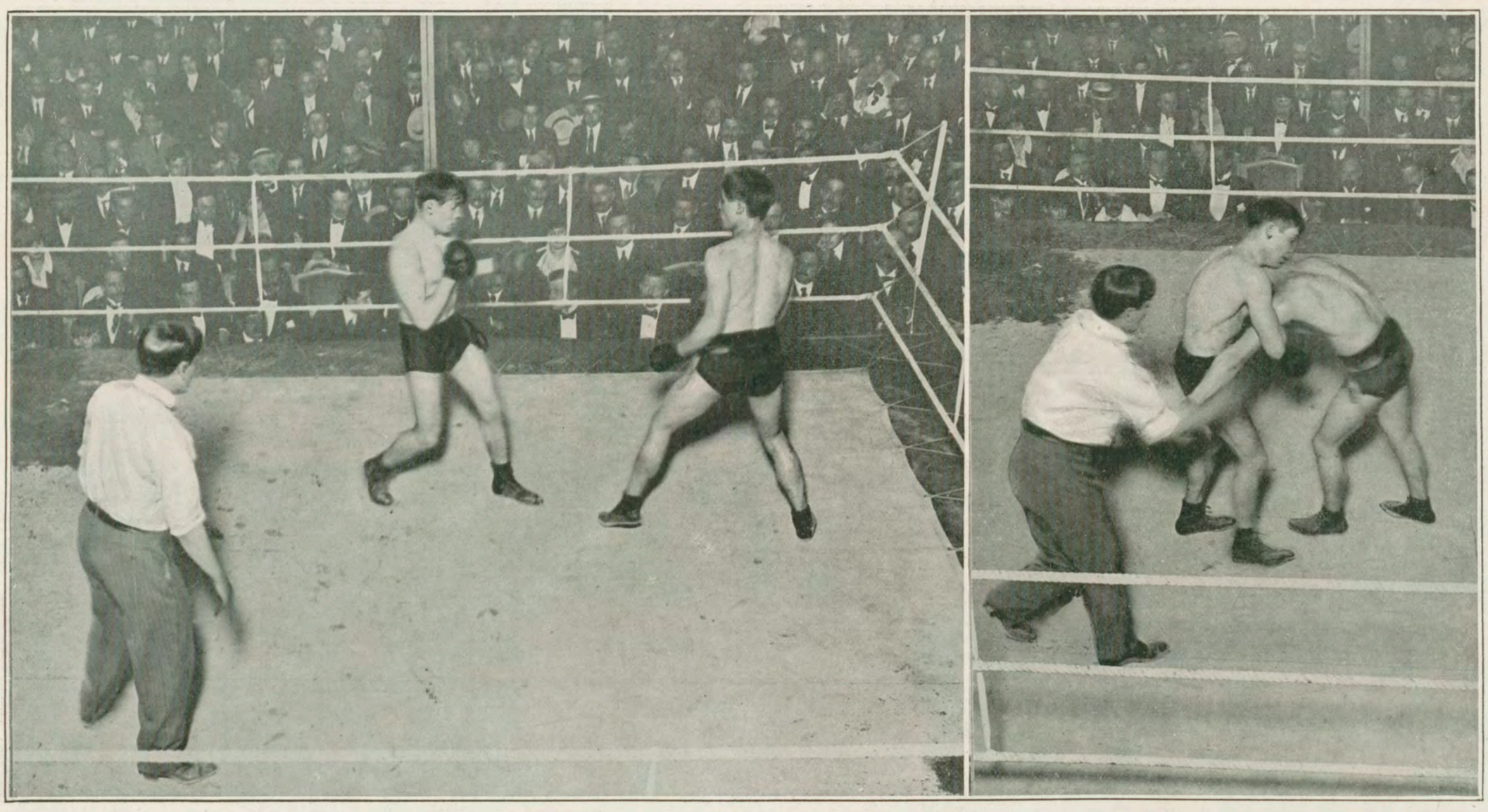


Baldaquin Bruleur Blarney Dagor Ecouen Nimbus

DANS LA LIGNE DROITE EN FACE DU CHATEAU

A l'entrée de la ligne droite, Bruleur, Blarney, Ecouen et Baldaquin étaient en excellente posture Baldaquin démarrait brusquement mettant en détresse Blarney et Ecouen.

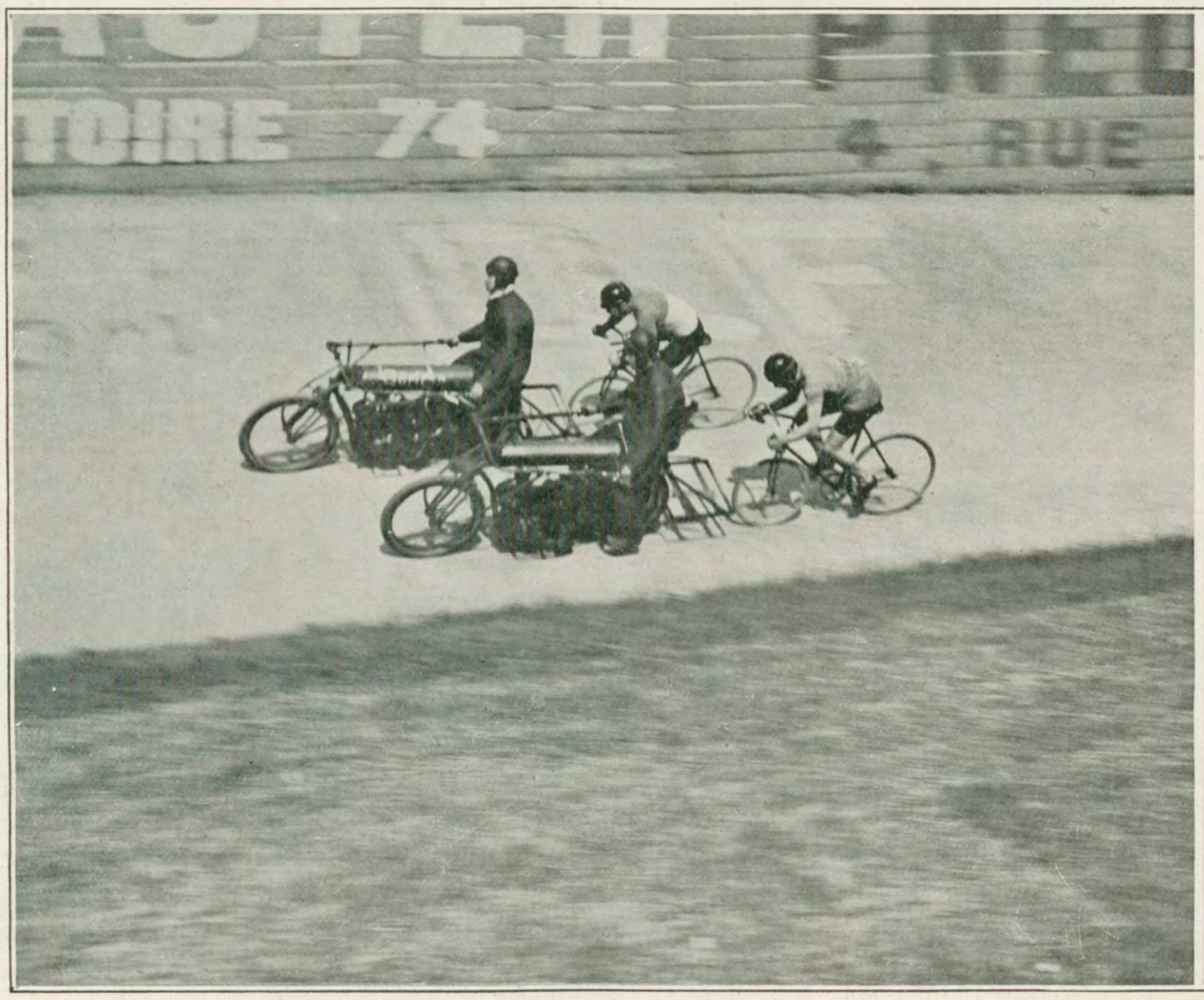
MOREAU CHAMPION DE FRANCE



DEUX PHASES DU COMBAT MARCEL MOREAU-BERNARD

Samedi dernier, s'est disputé au Wonderland un match de boxe très important, comptant pour le championnat de France des poids moyens. Il mettait aux prises le vétéran Marcel Moreau, qui devient meilleur en vieillissant, et le comingman Bernard, puissant, vite, endurant et scientifique. La victoire est revenue difficilement, mais très justement, à Moreau, qui succède ainsi à Carpentier comme champion des poids moyens.

GUIGNARD RESTE CHAMPION



GUIGNARD PASSE DARRAGON

Le championnat de France de demi-fond derrière motocyclettes, disputé sur 100 kilomètres, mettait sept stayers aux prises dimanche dernier au Parc des Princes. Ce fut Guignard qui remporta la victoire, couvrant les 100 kilomètres en 1 h. 20 m. 46 s. 2/5. (Pneus Continental.)

APRÈS LA VICTOIRE

Guignard, qui possédait déjà le maillot tricolore, n'a pas eu besoin de revêtir le nouveau vêtement officiel de champion.

LAWN-TENNIS

Un sport qui grandit et qui passionne

Les championnats du monde sur terre battue.

Dans le cadre idéal du parc de Saint-Cloud, le Stade Français avait convié, la semaine dernière, tous les amateurs de beau tennis aux deuxièmes championnats du monde sur terre battue.

Cette solennité avait, pour la première fois, un caractère tout à fait officiel. L'année dernière, en effet, la Fédération française avait bien reçu des approbations et des encouragements de la plupart des nations, mais certaines avaient fait des réserves et, sans se montrer nettement hostiles, contestaient l'utilité de Championnats du monde sur terre battue. On attendait, somme toute, la Fédération française et le Stade Français qu'elle avait désigné, à l'œuvre, pour mesurer le crédit qu'on devait accorder aux Championnats du monde.

L'organisation fut si parfaite et les résultats si régulièrement acquis,que là, les joueurs et la presse de tous les pays furent unanimes à approuver les promoteurs de l'épreuve. Aussi, lorsque la Fédération Internationale de Lawn-Tennis se réunit au commencement de cette année, il n'y eut dans son sein aucune hésitation, pour donner aux Championnats du monde sur terre battue leur consécration officielle. En même temps furent reconnus Championnats du monde sur l'herbe les épreuves annuellement disputées à Wimbledon, ce qui donnait satisfaction à l'Angleterre, et, de plus, on créa un Championnat du monde de courts couverts qui se jouera sur des terrains à sol de bois.

Quoi qu'il en soit, et malgré l'absence, cette année, de Jeux Olympiques attirant des quatre coins du monde l'élite de tous les amateurs dans chaque sport, le lot des engagements a réuni les meilleurs joueurs d'Allemagne, d'Autriche, de Hongrie, de Suisse, de Belgique, voire d'Australie. Car Wilding, au lieu de chercher, comme les joueurs anglais, mille et un prétextes pour ne pas venir à Paris, a tenu à affronter la lutte.

On se souvient encore des résultats de la grande manifestation en 1912 : comment Froitzheim en simple et l'équipe Froitzheim-Kreuzer en doubles enlevèrent la victoire de haute lutte, grâce à leur entraînement supérieur, comment le simple dames et le mixte furent, par contre, pour nous, des consolations puisque l'un échut à Mlle Broquedis et l'autre à l'équipe franco-belge, Mme de Borman-Decugis.

Les événements récents, la défaite facile de l'équipe française par les Allemands dans la Coupe Davis, semblaient annoncer, pour cette année, un dénouement identique. Wilding seul, pensait-on, avait l'étoffe nécessaire pour conquérir facilement sa place dans les demi-finales et la finale.

Cependant, dès les premières escarmouches des surprises se produisent : Germot menace Froitzheim et von Wessely, le champion autrichien, élimine Robert Kleinschroth que nos joueurs redoutaient beaucoup. Puis, c'est Decugis qui nous donne la mesure de ses moyens, en battant von Wessely après une partie émotionnante. Rahe et H. Kleinschroth ne peuvent se qualifier, car l'un se heurte à Wilding et l'autre à Froitzheim.

LES ÉMOTIONS DES DEMI-FINALES

Nous arrivons ainsi aux demi-finales, à cette journée du vendredi, qui peut compter parmi les plus belles que le tennis ait connues en France.

Il est impossible de décrire les émotions par lesquelles nous a fait passer le match Decugis-Wilding, lorsque le premier en retard de deux sets se mit peu à peu à remonter son adversaire jeu par jeu, point par point, opposant le courage et la science à la régularité et à la force de l'Australien. Ces deux joueurs ont si souvent bataillé l'un contre l'autre, presque toujours dans des finales importantes, qu'ils connaissent admirablement leur jeu réciproque. Pour gagner un point, il leur faut échafauder une combinaison qui fait déjà passer la balle trois ou quatre fois d'un bout du court à l'autre ; puis, dès qu'ils le peuvent, ils courent au filet pour terminer une attaque bien amorcée.

A ce jeu, Wilding, plus régulier, au fond, a paru beaucoup moins sûr à la volée. Presque jamais, un de ses coups ne fut décisif chez lui et il semble se contenter de renvoyer la balle au lieu de chercher, comme Decugis le faisait, à croiser ses volées pour finir le point.

Le cinquième et dernier set fut beau, mais moins palpitant, Decugis se laisse prendre les deux premiers jeux et bien qu'il ait eu plusieurs fois des occasions de combler son retard, marquant 30-0 dans 3 jeux qu'il perdit ensuite, Wilding finit tout de même avec son avance, et son visage froncé, inquiet jusque là, devint souriant et radieux ; la bataille a été rude !

Tout différent, mais aussi intéressant, fut l'autre demi-finale, qui opposait Gobert à Froitzheim. Gobert nous a montré là tout ce qu'il était capable de faire quand il n'est ni fatigué, ni impressionné, ni surentraîné, enfin, quand tout s'arrange comme il le désire. Il a mené cette partie tout seul, promenant son adversaire d'un bout du court à l'autre et terminant magnifiquement au filet des attaques irrésistibles

Malheureusement, à la finale, il n'eut cette précision dans les coups que par intermittences. La tactique de Wilding a semblé être de laisser passer la rafale, et de ne riposter que mollement quand Gobert était en veine ; au contraire, dès que le jeune Français faisait une ou deux fautes, l'Australien profitait immédiatement de leur effet moral et accumulait en peu de temps le plus de points possible. Nous avons donc pu entrevoir ce que pourrait être un triomphe de Gobert, mais ce jour-là, les astres n'étaient pas favorables et Wilding a remporté de haute lutte ce championnat du monde sur terre battue qu'il a eu la crânerie de venir disputer.

LA GRANDE FINALE : WILDING CONTRE GOBERT

Les résultats du double, bien que régulièrement acquis, auraient pu être tout différents si, le sort n'avait pas placé trois des meilleures paires dans la même moitié du tableau. Decugis et Germot ont pris leur revanche de la coupe Davis en battant Rahe et H. Kleinschroth ; ils eurent à jouer immédiatement après contre Wilding et Froitzheim, ce fut dommage, car, même avec ce handicap, ils furent à deux doigts de la victoire et auraient certainement fourni une splendide partie dans la finale. R. Kleinschroth-von Bissing eurent l'honneur de battre la coalition des deux champions du monde 1912 et 1913 ; ils ont profité admirablement de la fatigue de Wilding et du manque de conviction de Froitzheim.

UN SERVICE DE WILDING.

Mlle BROQUEDIS CAUSE UNE DÉCEPTION.

Mlle Broquedis nous a fait assister dans la finale du simple de dames à une partie décevante. Réussissant des points magnifiques quand elle voulait s'en donner la peine, elle a paru bien souvent mal défendre sa chance, et fraulein Rieck, très courageuse au contraire, a bien mérité de prendre ainsi sa revanche de l'année dernière. Les tours éliminatoires ont confirmé tout le bien qu'il fallait penser de Mlles Amblard ; toutes deux sont arrivées aux demi-finales après de très jolies victoires ; elles y auraient certainement encore mieux figuré si ce n'était pas la première année qu'elles jouent dans de grandes compétitions.

Il est fort probable que le résultat du mixte eût été le même, si la finale avait pu se jouer. Malheureusement, Wilding très fatigué par deux autres finales jouées sous un soleil de plomb, ne s'est pas senti la force de continuer, et c'est miss Ryan-Decugis qui sont champions pour 1913.

S'il faut maintenant porter un jugement d'ensemble sur les Championnats de 1913, on peut dire qu'ils ont été ceux des parties émotionnantes. Nos compatriotes n'ont pas réussi, cette année encore, à inscrire leurs noms sur le glorieux palmarès ; ils ont, du moins, eu à cœur de lutter magnifiquement, et de faire bien souvent frissonner d'espoir l'assistance. Le public d'ailleurs, plus nombreux encore que l'année dernière, a compris que le tennis pouvait être un sport vraiment athlétique ; il faut en effet, aux champions, un entraînement sévère pour pouvoir triompher tous les jours de joueurs presqu'aussi forts qu'eux mêmes.

Félicitons-nous donc que la France ait eu l'initiative des championnats du monde sur terre battue, remercions le Stade Français, d'en avoir assumé l'organisation pendant cinq années, et donnons confiance au dévoué commissaire général, M. de Joannis, qui nous a déjà promis de nouvelles améliorations pour l'année prochaine.

Il convient de remarquer également que le tennis a maintenant le don d'attirer les foules. Ceux qui vinrent là en curieux furent immédiatement passionnés par les magnifiques outes auxquelles ils assistèrent. Ils ne manquèrent plus une séance et on refusa du monde, pour la journée des finales. Il est vrai qu'il était difficile d'admirer une plus belle débauche de sport. Le tennis fait ainsi de nouveaux adeptes et nul doute que les rangs déjà serrés de nos champions ne se complètent ainsi de nouvelles unités de valeur.

JACQUES QUELLENNEC.

Poignée de nouvelles.

— Gobert, bien qu'étant soldat de première classe, est cependant obligé de porter les cheveux à l'ordonnance ; ce qui le désavantagea beaucoup pendant son match contre Wilding, étant donné l'ardeur du soleil.

— Pour se présenter en splendide condition, Wilding n'avait négligé aucune précaution. Tandis que ces camarades étrangers étaient descendus dans les hôtels de la capitale, lui, prenait pension dans un hôtel de Ville-d'Avray.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 22 JUIN. — *Motocyclisme.* — Fontainebleau : (Grand Prix de France.)

DIMANCHE 22 JUIN. — *Courses à pied.* — Championnat de France

DIMANCHE 22 JUIN. — *Cyclisme.* — Buffalo : Course de 100 kilomètres derrière tandems.

DIMANCHE 22 JUIN — *Aviron* — Régates internationales.

DIMANCHE 22 JUIN. — *Hippisme.* — Auteuil (Grand Steeple chase).

MERCREDI 25 JUIN. — *Hippisme.* — Auteuil (Grande course de haies).

VENDREDI 27 JUIN. — *Hippisme.* — (Prix des Drags).

RESULTATS TECHNIQUES

DU 9 AU 16 JUIN

AÉRONAUTIQUE

MARDI 10 JUIN — Varsovie. — L'aviateur Brindejonc des Moulinais quitte Villacoublay à 3 h. 37 m. du matin, fait escale à Berlin, et arrive à Varsovie à 5 h. 15 du soir, ayant parcouru dans sa journée, 1.400 kilomètres et gagnant, de ce fait, la Coupe de distance.

CYCLISME

DIMANCHE 15 JUIN. — Parc des Princes. — *Championnat de France* (100 kilomètres derrière motocyclettes) ; 1. Guignard.
Brassard de motocyclettes : 1. Moreau
Handicap : 1. Quaissard.

ATHLÉTISME

VENDREDI 13 JUIN. — Boxe. — Premierland : Dastillon bat Wyns qui abandonne au 2e round.

SAMEDI 14 JUIN. — Boxe. — Wonderland : Marcel Moreau bat Bernard, aux points en 20 rounds et s'attribue le titre de champion de France (poids moyens).

DIMANCHE 15 JUIN. — Tennis. — *Championnat du monde :* Wilding bat Gobert 6/3, 6/3, 1/6, 6/4, s'attribuant le titre de champion du monde.

DIMANCHE 15 JUIN. — Match Stade-Racing. — *110 mètres haies* : 1. Failliot (R. C. F. 18 s. 1/5.
Lancement du disque : 1. Paoli (S. F.) 32 m.
100 mètres plat : 1. Failliot (R. C. F.) en 11 s 4/5.

HIPPISME

MARDI 10 JUIN. — Saint Ouen. — *Prix Loutch* (Steeple chase handicap, 10.000 francs, 3.600 mètres) : 1. Lady Fish, à M. E. Champonnois (Berteaux) ; 2. Léon III. — P. M. gag., 53 francs, pl., 23 fr. 50, 48 fr. 50.

JEUDI 12 JUIN. — Chantilly. — *Prix de la Pelouse* (handicap, (10.000 francs, 3.000 mètres) : 1. Nuba, à M. Jean Lieux (Allemand) ; 2. Opott. — P. M. gag., 148 francs ; pl., 26 fr. 50, 14 francs.
Prix de la Rochette (40.000 francs, 4.400 mètres) : 1. Prédicateur, à M. J. C. Wasson (O'Neill) ; 2. Houli. — P. M. : gag., 12 fr. 50.

VENDREDI 13 JUIN. — Maisons-Laffite. — *Prix Verdun* (20.000 francs, 1 400 mètres) ; 1. Fauche le Vent, à M. L. Gros (Mac Gee) ; 2. Marozia. — P. M. : gag., 86 fr. 50 ; pl., 28 francs, 35 francs.

SAMEDI 14 JUIN. — Auteuil. — *Prix Wild Monarch* (20 000 francs, haies 2.800 mètres) : 1. Rayon X, à M. Bagueneau de Puchesse (Lancaster) ; 2. Odilon ; 3. Aramo. — P. M. gag : 113 f ancs ; pl., 38 fr. 50, 28 francs, 30 francs.

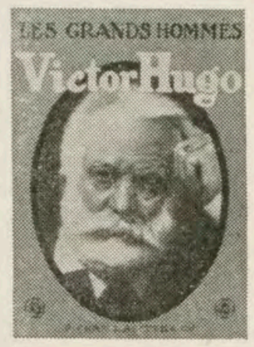
DIMANCHE 15 JUIN. — Chantilly. — *Prix du Jockey Club*, (100 000 francs, 2.400 mètres). : 1. Dagor, à M. Ed. Blanc (G. Stern) ; 2. Baldaquin ; 3. Bruleur. — P. M. : gag. 186 francs ; pl. 60 fr. 50, 43 fr. 50, 37 fr. 50.

TIR

MARDI 10 JUIN. — Challenge Malynski (assaut aux balles Devillers ou Gabet) au Jardin de Paris. 1er Rivière (balles Devillers) ; 2e Desbrière ; (balles Devillers) ; 3e Berryer (balles Gabet) ; 4e Blanc (balles Devillers).

LA VIE DES GRANDS HOMMES

Victor Hugo, Balzac, Pasteur, Edison, Wagner !.. Ces noms illustres inaugurent brillamment la nouvelle collection *Les Grands Hommes.*



Pour un prix invraisemblable de bon marché (1 fr. 95) on trouvera dans chacun de ces volumes, cartonné et illustré en couleurs et en noir, une étude complète, anecdotique et documentaire, de la vie et de l'œuvre d'un homme célèbre. Publiés par MM. A. Keim et L. Lumet, sous le patronage de Jules Claretie, de l'Académie française, *Les Grands Hommes* formeront une incomparable bibliothèque. (En vente partout. Pierre Lafitte et Cie.)

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

LE CENTRE DE PRESSION DES SURFACES D'AÉROPLANES

Je vous serais très reconnaissant, si vous vouliez bien m'expliquer : comment calculer pour un aéroplane, le centre de pression d'une surface :

a) Plate, rectangulaire, sous un angle d'attaque nul ;

b) Arquée, également rectangulaire, d'un profil habituel et sous un angle d'attaque donné.

J. DE ROCCO,
Belgrade.

Il existe, pour déterminer la position du centre de poussée sur les surfaces planes, un assez grand nombre de formules, nous ne donnerons donc que la plus simple :

1° Pour la surface plate, nous considérerons que sa largeur est égale à $2h$: soit i l'angle d'attaque, et soit y la distance du centre de poussée du centre de figure O. Lorsque i varie, la distance y varie suivant une certaine loi pour laquelle le physicien Avanzini a proposé la formule :

$$\frac{y}{2h} = 0{,}3\ (1 - \sin i)$$

Cette formule exprime que pour l'incidence orthogonale, y est nul et coïncide avec C, mais qu'il augmente à mesure que i diminue, de sorte que le centre de poussée tend à se rapprocher progressivement du bord d'attaque. Lorsque i tend vers 0, $\frac{y}{2h}$ tend vers 0,3, autrement dit y tend vers $0{,}6h$. La distance du centre de pression C au bord d'attaque est alors $0{,}4h$, c'est-à-dire 1/5 de la largeur ou profondeur du plan.

2° Pour une surface arquée, la loi d'Avanzini n'est pas applicable. Nous ne connaissons aucune formule générale donnant exactement la position du centre de poussée dans ce cas. Cette position varie d'ailleurs suivant le profil de la voilure. (Voyez ouvrages de MM. Eiffel, Soreau, Sée, etc.)

P. L.

LES MONOPLANS BLÉRIOT

Pourriez-vous nous répondre, par le " Petit Dictionnaire sportif " de la Vie au Grand Air, *à ces quelques questions :*

1° Combien de litres sont contenus dans un réservoir d'essence et un reservoir d'huile d'un monoplan Blériot ?

2° En combien de temps cette contenance sera-t-elle utilisable, l'appareil en plein vol et à son chargement maxima ?

3° Avec quel maximum de poids de carburants et d'huile (proportionnellement à ce qu'il use) un monoplan Blériot *peut-il faire un vol de durée ?*

DEUX FERVENTS DE L'AVIATION.

Je vois, dans le " Petit Dictionnaire Sportif " de ce jour, une question concernant les monoplans Blériot.

Je puis vous répondre aux deux premières questions, mais j'ignore encore la réponse à la troisième. Je crois même que celle-ci sera difficile à résoudre d'une façon précise.

Ces " deux fervents de l'aviation " demandent quelle est la contenance des réservoirs et en combien d'heures ce contenu est-il complètement utilisé ?

Type XI. — Réservoirs : essence, 60 litres ; huile, 20 litres ; durée de marche, 3 heures (50 chx) ; vitesse, 100 kil. heure.

Type (biplace) XXI. — Réservoirs : essence, 100 litres ; huile, 35 litres : durée de marche, 3 heures (70 chx) ; vitesse, 90 kil. heure.

Les autres types de la firme Blériot ont des réservoirs soit plus grands, soit plus petits, suivant le travail demandé à l'appareil.

R. BESSON,
Aviateur à Bordeaux.

L'UTILITÉ DES PLANS LATÉRAUX

Il me semble que, dans la construction des biplans, on abandonne de plus en plus, si ce n'est complètement, les plans latéraux. Pourquoi ? Quoique peu compétent en la matière, je croyais qu'ils étaient très utiles pour soutenir l'appareil dans les virages accentués, et qu'à cause de cela même les biplans présentaient beaucoup plus de sécurité que les monoplans, qui risquent de glisser sur l'aile quand l'inclinaison dans les virages est trop forte,

UN FIDÈLE LECTEUR.

Il est fort exact que les plans verticaux latéraux donnaient de bons résultats pour la stabilité latérale, mais ils présentaient d'autres inconvénients, notamment en ce qui concerne la dérive latérale, les mouvements de lacet et la maniabilité. A la suite d'expériences, les inconvénients se sont révélés plus importants que les avantages, et les plans verticaux ont été abandonnés.

Il est cependant à remarquer que, dans certains appareils, par exemple le canard Voisin, ils sont encore employés, mais leur influence est ici correctrice de celle de l'entoilage du long fuselage avant.

En aviation, les théories qui semblent exactes un jour sont démenties le lendemain, et le temps n'est plus où un technicien réputé affirmait qu'un aéroplane sans quille verticale ne pouvait posséder aucune stabilité latérale.

L'AUTOMOBILE ET L'ORAGE

Auriez-vous l'obligeance de me dire si, pendant l'orage, on est en pleine sécurité dans une automobile ? Il me semble que cette sécurité est d'autant plus complète que le terrain sur lequel on se trouve est plus détrempé.

UN LECTEUR DE LA " VIE AU GRAND AIR ",
Nancy.

En réponse à la question du lecteur nancéen, je puis répondre par un exemple :

Il y a quelques mois, à la fin de l'an dernier, je me trouvais à motocyclette, au plus fort d'un orage, à quelque 200 mètres d'une voiture automobile qui filait sur la route détrempée par la pluie.

A un certain moment, la foudre tomba entre la voiture et moi, nous immobilisant tous deux. Je ne sais ce qu'a eu la voiture, mais mes accumulateurs étaient totalement déchargés.

Je ne vois point en quoi une voiture automobile, se déplaçant rapidement, offrirait un surcroît de sécurité, alors que les livres scolaires conseillent de ne point courir lorsqu'on se trouve sous l'orage.

AUGUSTE DEVERDONCK,
Roubaix.

QUELLE PUISSANCE DOIT AVOIR LA MOTO DU TOURISTE ?

Je vous serais très obligé de vouloir bien me dire quelle puissance doit avoir la moto de tourisme, confortable et sûre ; ainsi que celle pouvant tirer un side-car.

Il ne s'agit pas de monstres, bien entendu, mais d'engins sérieux, sans plus.

M. GRANDIER,
Meaux.

La moto de tourisme, confortable et sûre, telle que la désire M. Grandier, de Meaux, peut avoir une puissance réduite : 2 chx 3/4 suffisent largement, surtout si la machine comporte un changement de vitesse ; ce qui est le cas des machines modernes perfectionnées.

Pour la moto destinée à entraîner un side-car, une puissance minima de 3 chx 1/2 est nécessaire, toujours en comptant sur la présence du changement de vitesse qui permet de grimper toutes les côtes. Sans cet accessoire, devenu indispensable à ceux qui pratiquent le grand tourisme, il faut disposer de 4 1/2 à 5 chx.

Ce ne sont pas là des monstres, mais bien des machines de puissance suffisante.

On peut facilement effectuer, avec ces engins, des étapes de 250 kilomètres sans autres arrêts que ceux imposés par la nécessité de faire le plein des réservoirs et... du conducteur.

Cela change un peu du temps jadis !

JAMES FORWARD,
Paris.

La puissance la mieux appropriée à une moto de grand tourisme est de 3 1/2 chx monocylindrique. Ce type est assez lourd pour être confortable, assez puissant pour grimper les plus durs raidillons sans chauffer ni fatiguer. Une monocylindrique est préférable pour trois raisons : simplicité, solidité, économie. Ce modèle est aussi très avantageux : il peut arriver à ne dépenser que 2 litres 750 d'essence aux 100 kilomètres, bien mis au point. L'avantage d'une 3 1/2 (moteur 85×88 ou 84×90, à soupapes commandées) est aussi à considérer, car ce modèle, muni de trois vitesses et débrayage, peut tirer allègrement un side-car presque partout. Si l'on désire faire de la grande montagne ; 4 1/2 ou 7 ch, 2 cylindres à soupapes commandées sont mieux appropriés au side-car. Il existe même une machine anglaise 7 chx, 2 cylindres, qui est parfaite en ce sens que, très silencieuse et souple, elle peut passer du ralenti extrême aux très grandes vitesses sans pour cela être un « monstre », loin de là.

Certaines motos au-dessous de 3 1/2, les 2 3/4, peuvent être excellentes, mais, en raison de leur légèreté, conviennent assez peu au grand tourisme et ne sont bonnes que pour les petites courses. Les 2 chx et 1 ch 1/2 ne sont pas pratiques et ne donnent que des ennuis après le millième kilomètre ;

P. D, abonné.

DES TURBINES A HYDROCARBURE ?

Existe-t-il des turbines à hydrocarbure, tournant de 500 à 3.000 tours par minute ? S'il en existe, pourquoi ne les adopterait-on pas sur les avions ? S'il n'en existe pas quelles sont les causes qui ont empêché d'en construire ?

LOUIS GAUCHER,
Issoudun.

Il n'existe pas encore de turbine du genre précité, du moins qui soit mise en pratique. Nous savons cependant qu'un modèle est en essai et que les résultats paraissent satisfaisants, mais il n'est pas encore industrialisé.

Ce modèle comporte un carburateur, une chambre d'explosion et une turbine séparée. Son fonctionnement est identique à celui de la machine à vapeur.

D'autres essais, fort nombreux, ont été tentés jusqu'ici et n'ont pas donné satisfaction en raison de la haute température engendrée par la combustion des gaz carburés ; les ailettes n'y résistaient pas longtemps. Quelques appareils, calculés pour donner 50 chx, n'en donnaient pas 5 et fonctionnaient fort mal pendant fort peu de temps.

Nous ne pouvons donner de plus amples détails sur la turbine réalisée, car nous n'y sommes pas autorisés.

LA LONGUEUR DES MANIVELLES DE BICYCLETTES

Pourquoi ne fait-on pas les manivelles du pédalier un peu plus longues dans les bicyclettes ; il me semble que l'on pédalerait avec moins de peine.

UN CONSTRUCTEUR,
Taninges (Haute-Savoie).

Les manivelles des bicyclettes ne sont pas, comme ce constructeur paraît le supposer, de longueurs semblables : elles sont appropriées à la demande du cycliste.

D'autre part, il existe un rapport étroit entre le développement de la bicyclette et la puissance du cycliste ; si les manivelles sont courtes, le bras de levier étant moindre, on doit prendre un petit développement ; si le développement est élevé on doit prendre des manivelles longues, cela est évident.

On n'a donc qu'à demander, lors de la commande, les manivelles que l'on désire. Ce que demande votre lecteur est réalisé par tous les constructeurs de cycles.

LUCIEN METIVIER,
Saint-Etienne.

LA COURSE A PIED EST-ELLE DANGEREUSE POUR LA SANTÉ ?

Ayant entendu dire que la course à pied provoquait des palpitations pouvant entraîner une grave affection du cœur, je vous serais très reconnaissant de bien vouloir me donner votre avis éclairé, ou celui d'un sportsman compétent, sur ce point.

A. GAILLOT,
Lille.

Comme tous les exercices physiques, pratiqués avec excès ou sans méthode, la course à pied peu devenir dangereuse. Mais lorsqu'on s'y livre suivant une méthode d'entraînement rationnelle et adaptée à ses propres moyens physiques, elle ne peut nuire ; bien au contraire.

Si M. Gaillot veut devenir un excellent coureur à pied, qu'il consulte un médecin et celui ci lui donnera les meilleurs conseils.

Quoiqu'il en soit, un débutant ne doit pas tenter du jour au lendemain un Marathon, ce serait pure folie et il y laisserait sa santé ; mais il peut toujours se payer le luxe d'un petit 400 mètres bien conditionné.

A chacun selon ses moyens..., et son entraînement.

J. K.,
coureur à pied.

POUR LA COURSE A PIED

Je vous prie de bien vouloir m'indiquer, par l'intermédiaire de votre Petit Dictionnaire Sportif, *quel est l'équipement nécessaire pour la course à pied. Je vous serais également reconnaissant de m'indiquer une méthode d'entraînement.*

JEAN RAYNAUD,
Falaise (Calvados).

L'équipement pour la course à pied est simple et ne nécessite pas de folles dépenses : il se compose d'une culotte mi-flottante, d'un maillot à demi-manches, et de souliers bas à pointes. Quelques coureurs y ajoutent un mouchoir passé dans la ceinture ou une paire de poignées en liège ; mais ceci n'est point indispensable.

Les tissus employés pour la culotte sont la toile et la laine fine ou jersey ; les maillots sont faits de soie, de laine fine ou de coton ; mais le plus sain est le maillot de laine, surtout pour le cross-country où l'on peut être soumis a des variations de température assez sensibles.

Le soulier doit être très bas pour laisser jouer librement la cheville, et bien tenir le pied sans le comprimer.

Quant à la méthode d'entraînement, elle varie suivant les aptitudes. Voyez à ce sujet l'ouvrage de notre bibliothèque sportive intitulé : *L'athlétisme.*

QUESTIONS NOUVELLES

LA TRANSMISSION DES MOTOCYCLETTES

Je voudrais savoir s'il y a des motocyclettes avec transmission par engrenage, et en connaître la disposition des organes du moteur.

CESARE PIANTANIDA,
Milan.

LES ROUES A DISQUES MÉTALLIQUES

Dans les courses d'automobiles où l'on veut obtenir une moindre résistance à l'air, on adapte aux roues des disques métalliques, pourquoi ne construit-on pas des roues amovibles sans rayons dans ce genre. Il me semble qu'elles seraient plus faciles à construire et qu'elles offriraient une moindre résistance dans la boue et la neige ?

UN AUTOMOBILISTE,
Buca est.

POUR S'ENTRAINER A LA NAGE

Je vous prie de bien vouloir m'indiquer par l'intermédiaire de notre Petit Dictionnaire Sportif *une méthode d'entraînement de natation.*

Je vous serais également reconnaissant de spécifier le nombre de bains par semaine et la durée de chacun

E. GALLIER,
Rouen.

POUR LA PROPULSION DES PETITS AÉROPLANES

Quelle est la formule la plus pratique, pour le calcul de la puissance du moteur nécessaire à la propulsion d'un modèle réduit d'aéroplane, le poids, la vitesse, la surface et l'angle d'attaque étant donnés, en supposant bien entendu une valeur moyenne au coefficient de rendement ? Cette puissance étant calculée, comment déterminer les caractéristiques d'un moteur à air comprimé au CO2 destiné à la fournir, la capacité du réservoir étant donnée, quelle sera la durée de marche ? Faut-il préférer les moteurs fixe aux rotatifs ? Quels sont les avantages et inconvénients respectifs du gaz carbonique et de l'air comprimé comme fluides moteurs ?

R. DE MAROLLES,
Place d'Angiran,
Mende (Lozère).

L'ÉQUITATION FAIT-ELLE GRANDIR !

Je vous serais très reconnaissant de me dire par l'intermédiaire du Petit Dictionnaire Sportif *: Si l'équitation est un sport capable de faire grandir une jeune fille d'environ 18 ans, qui monterait même « en cavalier », dans l'espoir d'un meilleur résultat.*

J. L.
Lyon.

POUR AUGMENTER LA PUISSANCE D'UN MOTEUR

1° Peut-on augmenter la puissance de l'explosion dans un moteur à quatre temps en additionnant à la benzine une certaine quantité d'éther liquide ?

2° Quels en sont les dangers et dans quelles proportions faudrait-il faire le mélange.

3° Pour quelles raisons chimiques ce fait se produirait-il ?

Fervent motocycliste, la question m'intéresse beaucoup.

J. C.
rue Bonaparte, 31,
Paris

Nous donnerons dans notre numéro du 12 juillet, les réponses à ces questions.

PAUL LAUNAY.

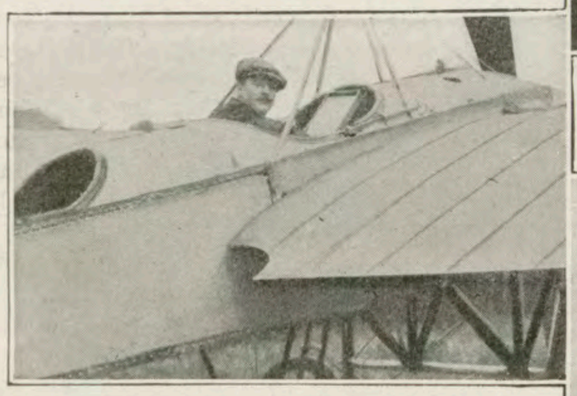
(1) Tous les 15 jours, nos lecteurs trouveront à cette place les réponses aux questions qu'ils voudront bien nous poser.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

L'équipe de l'Association Sportive du Miai qui a remporté le Challenge du mille à Bordeaux, le 1e juin. Cette épreuve se courait par relais.

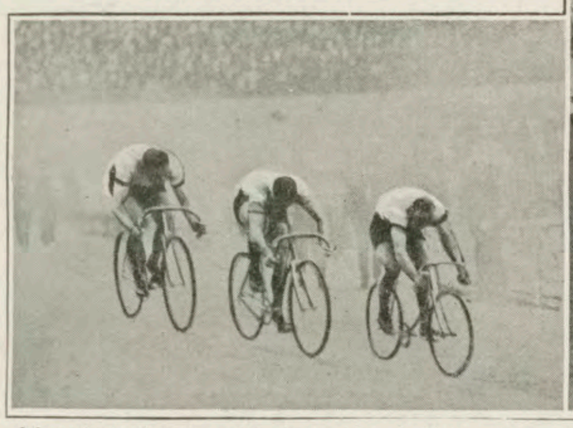
Les suffragettes, après avoir saccagé les terrains de golf, s'en prennent maintenant aux hippodromes. Après avoir mis le feu aux tribunes de Ayer, elles viennent d'incendier entièrement le champ de courses d'Hurst-Park.

Torrès gagne le 100 mètres plat (seniors) au cours de la réunion organisée le 12 juin, au Racing, en l'honneur des Boys Scouts californiens.



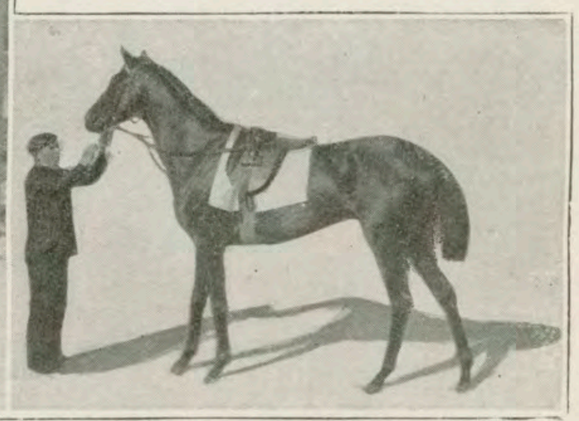
Oskar Bider, le fameux pilote suisse continue ses randonnées aériennes au dessus des montagnes helvétiques, sur son Blériot.

Les jeunes filles des écoles de Berlin, défilant devant l'empereur, le jour de l'inauguration du Stade de Berlin.



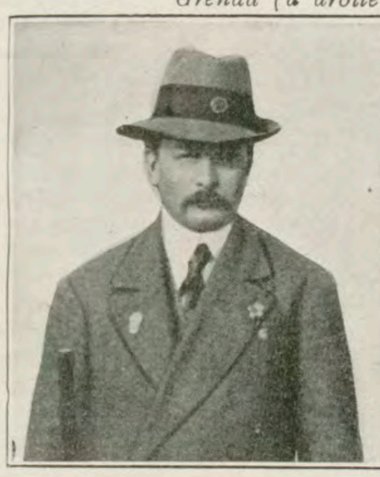
L'arrivée du Grand Prix cycliste de Newark. Cette épreuve fut gagnée par Goullet (au milieu) devant Kramer (à gauche) et Grenda (à droite).

Alex Ahlgron, le vainqueur du Marathon disputé en Angleterre.



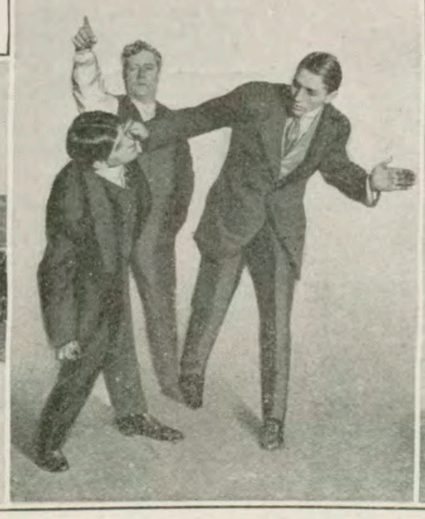
Wood, qui a pris la première place (seniors) dans les Tourist Trophy.

Maximum, l'excellent étalon de M. de Brémond qui vient de mourir aux haras de Malibor. Il était le père de nombre de vainqueurs de cette année.



M. Colas, qui a remporté le championnat de France de Tir.

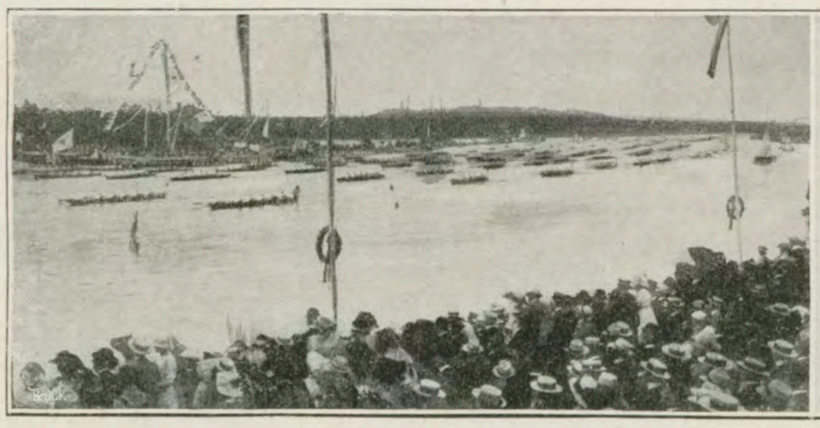
Le lancement de l'aviette, doté de 3.500 francs de prix par la maison Peugeot, a été gagné Dimanche.



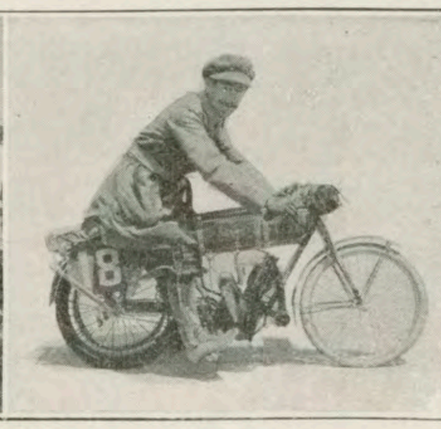
Carpentier et François Decamp jouent actuellement dans une pantomime à Londres.

L' " Idria" et le " Maudrey" (série des 15 mètres) pendant les régates de Southend.

L'arrivée de Pichon dans le Grand Critérium annuel du Lyon Républicain.



Le 8 juin, à l'occasion du vingt-cinquième anniversaire du règne de Guillaume II, des régates monstres ont été organisées à Grünau près Berlin. 600 embarcations y prirent part.



Charrière, premier du classement général dans le critérium de motocyclettes de la Côte d'Azur (300 kil.)

Keyser a battu le 14 juin, à Colombes, le record du mille qui appartenait depuis 1901 à Henri Deloge avec 4 m. 27 s. Il a couvert la distance en 4 m. 24 sec. 3/5.

HIPPISME

La gagnante du Prix de Diane

Considérations sur l'ascendance de Moïa.

Les sportsmen ont été heureux d'acclamer l'autre dimanche, à Chantilly la victoire des couleurs sympathiques de M. Caillault, qui remportait ainsi pour la seconde fois le Prix de Diane. Son premier succès remonte à l'année 1897, lorsque Roxelane devança de trois longueurs Hatez Vous, qui précédait elle même Quilda de deux longueurs.

La gagnante de cette année, Moïa, n'a pas triomphé moins facilement: quatre longueurs la séparaient de Cour Suprême et de Banshee, qui luttaient pour la seconde place.

Au point de vue des origines ces deux héroïnes sont aussi bien nées l'une que l'autre. Une telle affirmation peut paraître gratuite : elle a le tort, il est vrai, d'intervenir après l'événement et de sembler ainsi, se fier au fait acquis. Nous allons nous efforcer cependant de l'appuyer sur d'autres arguments.

Pour Roxelane, nous ne nous arrêterons pas longtemps : elle appartient déjà à l'histoire. Nous nous bornerons à rappeler que sa grand-mère, Rouge Rose, a donné naissance à Bend Or. Mais nous ajouterons, que son fils, Roi Hérode, dont la carrière récente est encore trop proche pour être oubliée, vient de faire en Angleterre des débuts remarquables comme étalon : l'apparition de ses produits en public a été marquée, l'autre jour, par la victoire impressionnante d'un poulain, The Tetrarch, que nos voisins considèrent à l'heure actuelle comme le meilleur des représentants de la jeune génération.

Moïa est d'une naissance non moins fashionable : elle n'appartient pas, comme Roxelane, à la famille 1 mais elle se rattache à une excellente souche de la famille 7, sa cinquième mère, Jeu d'Esprit, étant d'autre part la quatrième mère de Flying Fox.

Cette Jeu d'Esprit, qui était elle-même fille d'une gagnante des Mille Guinées, nommée Extempore, peut être classée parmi les meilleures poulinières du Stud Book anglais. Elle s'est perpétuée, au haras, par l'intermédiaire de six filles : la première, Feu de Joie, une héroïne des Oaks, à laquelle remontent Madcap, Mordant, Solange, Brisecœur, la seconde, Jeu des Mots, qui compte parmi ses descendants, Comedy, Wildfowler, Storm; la troisième Aline, ancêtre de Wisdom, de Sainte Livrade; la quatrième, Charade, ancêtre de Toujours, de Recaldia; la cinquième, Sarcasm, ascendante de Batt, de Flying Fox de Vamose; enfin la sixième, Pasquin, arrière grand'-mère de Dean Swift.

Parmi cette valeureuse progéniture, la fille qui nous occupe est la gagnante des Oaks, Feu de Joie : elle est représentée, en France, par l'intermédiaire de deux filles, l'une, Mark Over, née en Angleterre, en 1872, et importée en France, en 1876; l'autre, Hollandaise, née en France, en 1875, peu de temps avant l'importation de sa mère qui advint en 1872.

Mark Over, qui était au haras du comte de Lagrange, a donné, en 1880, une fille, par Consul, nommée Malibran. Bien qu'elle n'ait eu qu'une très mince carrière de courses, cette Malibran ne devait pas manquer d'une certaine qualité : à deux ans, pour son unique sortie, elle a fini quatrième dans le Criterium de Dieppe; à trois ans, elle a couru deux fois, se plaçant seconde dans la Poule d'Essai, à une tête de Stockholm et troisième dans le Prix de Diane, à une courte encolure et une tête de Verte Bonne et de la même Stockholm ; enfin, à quatre ans, sa seule performance est un échec, dans le Prix de Bagatelle, où elle fut arrêtée avant le passage du poteau.

Envoyée immédiatement au haras, Malibran y a fonctionné pendant de longues années; son premier produit est né en 1885, tandis que son dernier date de 1907, elle était alors âgée de vingt-sept ans. Pendant cette période, elle a donné un total de quatorze produits, parmi lesquels on peut citer Maggie, par Wellingtonia, The Minstrel, Madcap et Magdala, tous trois par The Bard.

C'est en 1900 qu'elle a mis au monde Mathilde, elle aussi par The Bard. Si Moïa n'avait pas remporté brillamment le Prix de Diane de cette année, rien n'attirerait l'attention sur sa mère Mathilde. Après avoir été achetée yearling pour 8.000 francs, par M. Caillault, elle avait fourni une carrière de courses tout à fait médiocre : ne débutant qu'à trois ans, elle essuya à cet âge neuf échecs successifs. Ses meilleures performances consistent en deux places de seconde dans des champs de trois concurrents, l'une à Nantes et l'autre à Caen. Elle fit ensuite deux tentatives infructueuses en obstacles : la première, à la fin de sa troisième année, la seconde, au début de sa quatrième année, le 22 mars.

Elle entra au haras peu de temps après; et, à l'âge de cinq ans, elle donna son premier produit, Marthe, par Quickly Wise; en 1906, second produit, Mélie, par Lutin : ces deux rejetons ne parurent pas sur l'hippodrome. Vide en 1907 et en 1908, Mathilde eut, en 1909, une pouliche, par Perth, nommée Mitzi, qui courut, sans succès, une fois à deux ans et une fois à trois ans. Enfin, en 1910, nous arrivons à Moïa, par Macdonald II.

L'alliance avec Macdonald II devait convenir parfaitement à Mathilde; il était nécessaire, en effet, de lui apporter de très bons sangs pour faire revivre la qualité qui avait une certaine tendance à disparaître dans cette souche.

Il n'est pas douteux que cette qualité avait atteint, à une certaine époque, un niveau très élevé : après Extempore, une gagnante des Mille Guinées, nous trouvons sa fille Jeu d'Esprit, qui, très inbred sur les deux frères Whalebone et Whisker, arrive à donner Feu de Joie, une gagnante des Oaks, par un inbreeding incestueux sur Touchstone,

Cependant, à partir de ce moment, le niveau commence à s'abaisser : Mark Over, la fille de Feu de Joie, est encore inbred sur Touchstone; mais son union avec Consul, qui produit Malibran, ne comporte qu'un inbreeding éloigné sur Sir Hercules. D'autre part, Consul, tout en ayant eté un excellent cheval de courses, se présente, dans la plupart des cas, comme un mauvais élément d'élevage.

L'alliance de Malibran avec The Bard a constitué une étape précieuse. Elle a fourni The Minstrel et Madcap, Magdala et Mathilde; sa caractéristique était un inbreeding sur Orlando.

Enfin, cette étape s'est continuée dans la voie amélioratrice par la réalisation de l'alliance Macdonald II et Mathilde : Macdonald II apporte les fameux courants d'Hampton, de Galopin, de Sterling et de Barcaldine qui, tout en faisant outbreeding avec l'ascendance de Mathilde, s'y relient par un inbreeding sérieux sur Lord Clifden, qui est, en même temps l'arrière-grand père de Macdonald II et l'arrière-grand-père de Mathilde.

Il est assez curieux de constater les symptômes d'une certaine affinité entre Macdonald II et cette souche de la famille 7 : une autre poulinière qui se nomme Elvérine et qui remonte, elle aussi, à Feu de Joie, a donné, en 1908, Drangiane, et en 1910, Pendragon, tous deux par Macdonald II. Drangiane n'a pas montré une qualité bien transcendante; mais Pendragon vient de donner, récemment, des preuves certaines d'une sérieuse valeur.

RENÉ RIONDET.

Le Derby de Chantilly

Encore un résultat inattendu.

Nous voici contraints, une fois de plus, de changer d'avis sur le compte de Dagor. Je ne lui reprocherai pas les nombreuses contradictions auxquelles il nous oblige, mais il faut dire pourtant, à notre décharge, que c'est une carrière assez singulière que la sienne. Son propriétaire et son entraîneur ont eux-mêmes flotté sans cesse, tantôt bercés des plus belles espérances, et quelquefois aussi découragés. A ses débuts, les visées de l'écurie étaient modestes et son espoir limité. Elle n'espérait guère alors posséder en lui autre chose qu'un flyer, un spécialiste comme l'avaient été tant d'autres Flying Fox; l'avenir, croyait-elle était en Marka. C'est Marka qui était le vrai représentant de l écurie dans le Grand Critérium où Dagor s'est aligné aussi, à tout hasard, à titre d'expérience. Il avait donné tant de satisfaction jusque-là, qu' n était tout de même, malgré le doute qu'on avait sur sa tenue, très curieux de savoir comment il se tirerait d'affaire sur une distance sortant de la compétence du spécialiste. L'expérience tentée dans le Grand Criterium, n'ayant pas été concluante, a été renouvelée sur les 1.600 mètres du Prix de la Forêt et elle a donné cette fois un résultat des plus favorables. Dagor s'y est comporté contre Blarney, à peu de chose près, de la même façon qu'il l'avait fait sur 1.000 mètres à Deauville. C'est ce jour-là que l'avenir s'est ouvert devant lui, beaucoup plus large qu'on le pensait au début, et que sa candidature aux grandes épreuves classiques s'est trouvée sérieusement posée. Il avait la faveur du public, et la pleine confiance de son écurie quand il a fait sa rentrée au Tremblay, dans le Prix de la Société de Sport. Première déception. Je ne rappellerai pas cette partie de sa carrière trop proche de nous. J'en note seulement les phases : première période, une victoire brillante sur 1.400 mètres, deux défaites et un succès pénible, de valeur en somme médiocre sur 2.000 mètres. On revenait malgré soi à la première opinion qu'on avait eu sur son compte, — à l'idée du cheval très limité comme distance. Vint la Poule d'Essai, sa victoire dans une course de 1.600 mètres ne pouvait que fortifier l'opinion en question. Pourtant elle fut une véritable révélation. Jusque là, on lui avait toujours demandé d'aller de l'avant, de gagner sa course à peu près d'un bout à l'autre. Dans le fond, mal parti, obligé malgré lui d'attendre, il a placé à la fin une pointe de vitesse irrésistible et singulièrement impressionnante.

O'NEILL,
Après sa chute avec l'irpiriol.

On a compris tout de suite que le secret de sa précédente défaite était dans une erreur de tactique et non dans une question de distance. Il est peu vraisemblable qu'un cheval capable de suivre tranquillement; sans se dépenser, un train sévère, pour placer à la fin un bout de vitesse, ne couvre pas aussi bien 2000 et même 2400 mètres que 1600. La vérité, on en est sûr aujourd'hui était bien là. On l'a compris, mais un fait nouveau, le malheureux échec de Dagor dans le prix Lupin, nous a fait perdre la bonne voie. Il y avait bien, comme explication l'état du terrain, très lourd ce jour-là; mais on objectait que la plupart des produits de Flying Fox n'y répugnent pas, et pour tout dire on était las des explications, et des excuses. Il y avait pour lui des impressions et contre lui des faits, tous les faits et toutes les courses excellentes sur 1400 et 1600 mètres, toutes mauvaises ou médiocres sur 2000 et au-delà. J'ai cru sage de donner raison aux faits. Après avoir entrevu en Dagor, le vrai bon cheval qu'il est effectivement, je l'ai comme tout le monde condamné au flying à perpétuité.

J'ai eu tort. Je suis d'ailleurs très heureux qu'il m'ait donné tort, et qu'un nouveau revirement, le troisième, ou le quatrième, je pense, s'opère à son sujet. C'est le bon, le définitif cette fois, n'en doutons plus. Sa victoire dans le Derby a été aussi plaisante que possible. Il a suivi très aisément un train des plus sévères, longtemps à l'arrière garde, pour se rapprocher assez rapidement dans la montée, mais sans donner encore aucun effort sérieux. Il était à ce moment tout près de Baldaquin, mais celui-ci s'est détaché bien avant lui. Son jockey a peut être manqué de patience; son cheval tirait encore ; il a cru bien faire en allant franchement au poteau et en se mettant ainsi à l'abri des surprises. De fait, il a pris tout de suite plusieurs longueurs à Brûleur, à Blarney, à Dagor, à Ecouen, à tous les chevaux qui étaient avec lui à l'entrée de la ligne droite, et il a maintenu longtemps son avance avec une aisance qui a pu faire croire sa victoire probable. Mais Dagor, qui était à deux longueurs environ derrière lui un peu avant les tribunes, a bondi sur lui dès que Stern lui a demandé un dernier effort, et l'a réglé sans discussion. Il est assez singulier de constater que les deux chevaux qui se sont trouvés en tête dans le Derby sont précisément ceux qu'on jugeait auparavant de purs « milers » et qu'on croyait incapables de tenir la distance. Leur aptitude est la même.

Baldaquin a mal placé sa vitesse et elle s'est trouvée brisée avant la fin : la preuve en est que Brûleur, incapable, pendant deux cents mètres, de rien regagner des deux longueurs que Baldaquin lui avait prises, est arrivé tout près de lui, pendant que Dagor passait environ à une demi-longeur. Le juge a déclaré une longueur et demie entre Baldaquin et Brûleur. En fait, au moment où Dagor passe le poteau (la photographie fournissant, à cet égard, une preuve indéniable), il a deux longueurs et demie sur Baldaquin et Baldaquin une encolure ou une demi-longueur à peine sur Brûleur. Donc, Baldaquin baissait de pied et la foudroyante attaque de Dagor s'est trouvée ainsi singulièrement facilitée.

Nous ne verrons malheureusement pas Dagor dans le Grand Prix. Son propriétaire, qui désespérait de lui après ses premiers insuccès, a déclaré forfait le 2 mai, soit quinze jours avant cette sorte de révélation qu'a été pour lui la Poule d'Essai. Il va laisser le champ libre à Brûleur et à Nimbus qui ont fini à une demi-longueur l'un de l'autre.

STUART.

Poignée de nouvelles.

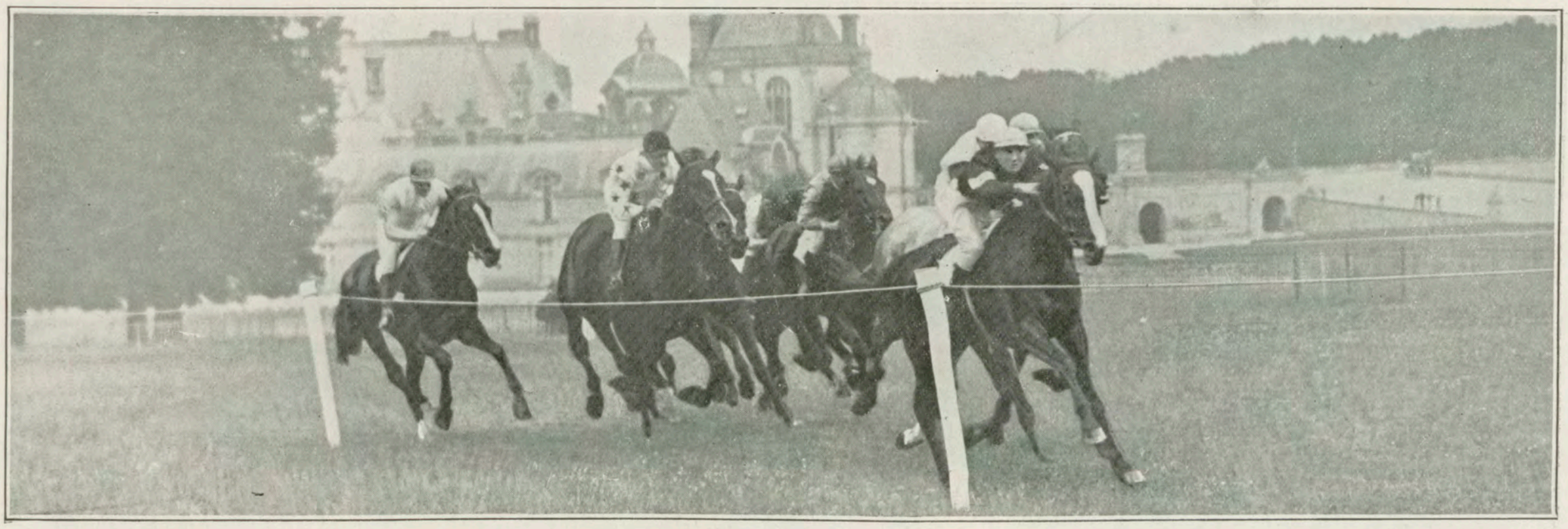
— Avec la victoire de Dagor, M. Ed. Blanc gagne le Prix du Jockey-Club pour la quatrième fois.

— La somme des entrées à Chantilly, la journée du Derby, a atteint 157.000 francs, l'année dernière elle se montait seulement à 99.771 francs, et en 1911, à 133.870 francs.

Au Mutuel, le total des opérations, a donné 3.303.055fr.

— Le lieutenant allemand von Egan Krieger vient d'accomplir une belle performance sportive : après avoir remporté une victoire avec le cheval qu'il montait au Concours hippique de Magdebourg, il se rendait en monoplan au champ de courses de Berlin, où dès son arrivée au pesage, il se mettait en selle sur un cheval de son écurie qu'il faisait également triompher.

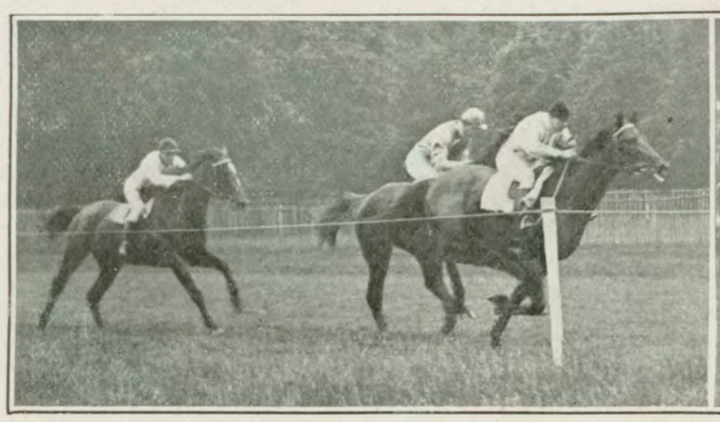
DE CHANTILLY A AUTEUIL



Cinq Mars Sweetness Nuba

LE PRIX DE LA PELOUSE (Handicap, 10.000 francs) Chantilly, 12 juin. — Le tournant du château.

Nuba, Sweetness, Franc Bourgeois II, Opott, Cinq Mars, Star II et Champoreau sont partis dans cet ordre. Au tournant du château, Nuba était toujours en tête. Dans la ligne droite : Foxling, Star II se rapprochaient, Nuba bien soutenu par son jockey, passait le poteau avec une longueur d'avance sur Opott.



Hardie Prédicateur Houli

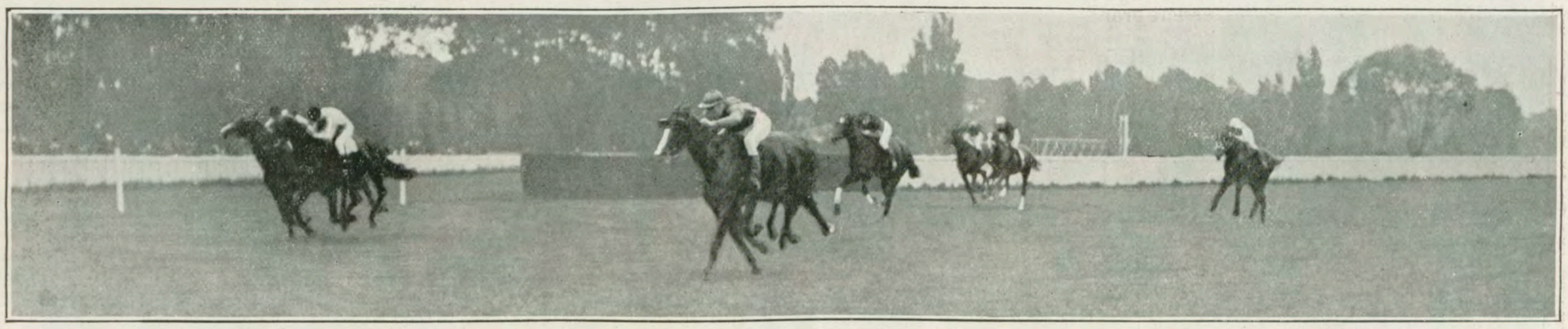
LE PRIX LA ROCHETTE

Prédicateur, dans le prix la Rochette, a montré sur Houli et Hardie une supériorité écrasante.

Prédicateur Houli Hardie

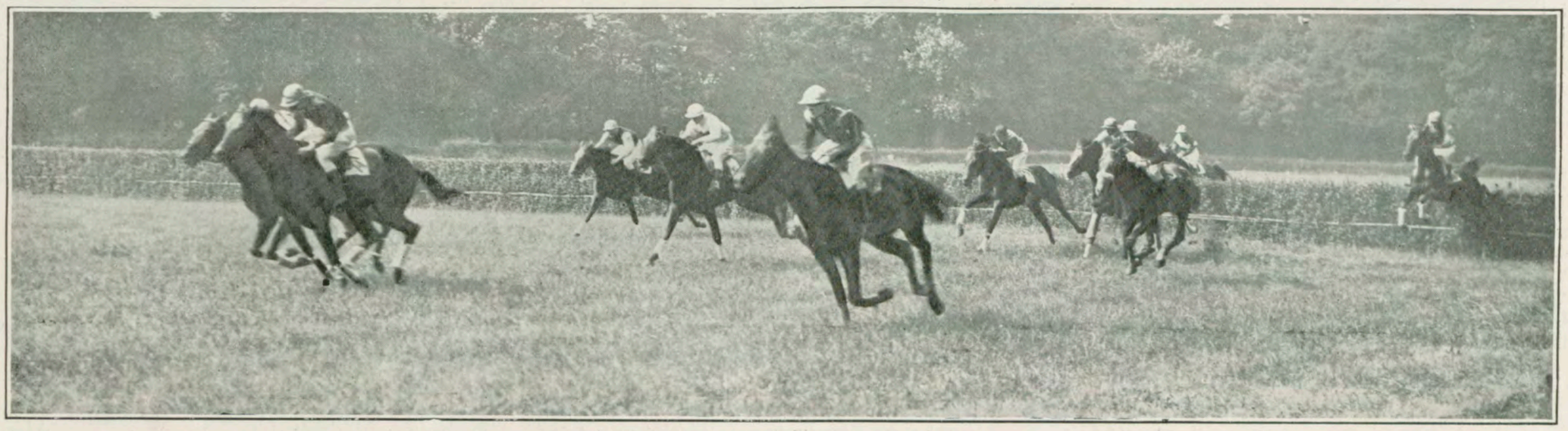
L'ARRIVÉE DU PRIX LA ROCHETTE (4.400 mètres, 40.000 francs) Chantilly, 12 juin.

Houli, à pris la tête devant Hardie et Prédicateur. En face, Prédicateur était second ; il n'y avait pas de changement jusque dans la ligne droite où Prédicateur passait pour gagner au petit galop.



LE PRIX VERDUN (1.400 mètres, 20.000 francs) Maisons-Laffitte, 13 juin — A 150 mètres de l'arrivée.

Idéal III, Turlupin, Riverain, Fauche le Vent et Marozia sont partis en tête. A la distance, Fauche le Vent précédait Marozia, Turlupin et Riverain. Fauche le Vent l'emportait assez facilement sur Marozia. Riverain était troisième devant Turlupin et Ruyter.



LE PRIX WILD MONARCH (Haies, 20.000 francs). Auteuil, 14 juin. — L'avant-dernière haie.

Au Revoir, Odilon, Neurasthénie, Le Systémier et Arauco ont été les premiers au début. — En face, Au Revoir, Odilon, Rayon X, Neurasthénie, Le Systémier, Le Mont Saint Michel étaient en tête. Dans la ligne droite, Odilon et Rayon X se détachaient, Rayon X règlait facilement Odilon.

LE CONCOURS DE L'ATHLÈTE COMPLET

QUELQUES ÉPREUVES DU CONCOURS

Notre excellent confrère, le Journal, *vient de créer une grande série d'épreuves sous le titre de l'Athlète complet. La première réunion a été donnée dimanche aux Tuileries. Organisée de façon parfaite par notre collaborateur Georges Prade, elle remporta un succès triomphal. En haut, un passage du 1.500 mètres; en bas, de gauche à droite: le lever de l'haltère, de la gueuse, le saut en hauteur et le lever de la perche bretonne, par François le Breton.*

AVIATION

La sécurité en avion

Les appareils de sécurité. Le concours de 1913-1914.

La liste trop longue des victimes de l'aviation, les deuils cruels et répétés, venant à la fois frapper et notre aéronautique militaire, et notre réserve d'aviateurs civils, ont justement ému l'opinion publique et nos gouvernants.

Mais de même que, dans les chemins de fer, on a recherché, parallèlement, la solution du problème du rendement intensif et de la sécurité (avertisseurs, freinages automatiques, etc., etc.), de même que dans la marine on a multiplié les conditions de sécurité et du sauvetage (balises lumineuses, cloisonnements étanches, T. S. F., etc., etc.), de même il était nécessaire, en aviation, d'entrer résolument dans la voie des recherches de la sécurité en aéroplane.

L'honneur d'avoir la première entamé la lutte contre l'aviation meurtrière revient à la France, et en particulier à l'Aéro-Club. Sur son initiative, un Comité se fondait. Il s'intitulait : *Union pour la sécurité en aéroplane* et comprenait tout ce que le monde sportif et scientifique comptait de personnalités. Il mettait à sa tête M. Lecornu de l'Institut.

Grâce à ce Comité, on va pouvoir travailler en France au double problème du rendement intensif de l'avion et de la protection de l'aviateur.

Le premier acte du Comité de l'Union pour la sécurité en aéroplane a été de réunir des fonds pour l'attribution de prix et de primes. Grâce à des initiatives privées généreuses, à des subventions de l'Etat (ministère de la Guerre 300.000 francs), à des donations de nos grandes Sociétés sportives ou industrielles (Aéro-Club 25.000 francs, Automobile-Club 10.000 francs, Touring-Club 10.000 francs Comité des Forges de France 160.000 francs etc. , l'Union de la sécurité pour aéroplanes a réuni pour 1913 le coquet total de 600.000 francs.

Voici sur quelles bases, et en les résumant, le Comité a établi la répartition des prix ainsi que les conditions du concours.

A. *Récompenses :*

Un Grand Prix de 400.000 francs sera attribué en 1913-1914 à l'appareil qui d'après le jugement du Jury aura réuni les conditions les meilleures. Ce Grand Prix sera indivisible. Des *primes*, qui ne seront pas inférieures à 20.000 francs, seront constituées pour récompenser les inventions méritantes.

B. *Conditions d'admission* :

Les participants au Concours verseront un droit d'inscription de 200 francs. Mais, ne seront examinés et récompensés que les appareils véritablement existants et ayant participé à un vol de 100 kilomètres en circuit fermé, et à une allure en marche supérieure à 60 kilomètres à l'heure. Les constructeurs de toute nationalité pourront prendre part au concours, sous réserve d'une option en faveur du gouvernement français pour l'achat de l'invention, au cas où elle obtiendrait une récompense d'au moins 50.000 francs.

C. *Jury :*

Un jury est constitué (dix membres nommés par l'Union, un par le ministre des Travaux Publics, un par le ministre de la Marine, trois par le ministre de la Guerre). Les décisions du jury sont sans appel.

La clôture du concours est fixée au 1er juillet 1914. Le jury se réserve les lieu et dates des séances d'expérimentations des appareils présentés.

Tel est l'ensemble du concours de l'Union pour la sécurité en aéroplane, concours synthétisé dans ses grandes lignes et dont le règlement vient d'être élaboré ces temps-ci par le comité de l'Union.

Nous ne pouvons qu'applaudir chaleureusement à une telle initiative, et à l'esprit qui a présidé à l'élaboration de ce programme. Un point surtout mérite d'appeler toute l'attention ; c'est le premier alinéa du règlement disant :

ARTICLE PREMIER :

Ne pourront prendre part au concours, que les *appareils en état de fonctionnement, prêts à être expérimentés* dans les conditions mêmes de leur emploi.

Quand il s'agit du domaine des expériences et des inventions, un alinéa aussi sévère ne laissant place qu'aux *appareils expérimentés* et *prêts à fonctionner*, sera approuvé par tous ceux qui sincèrement veulent la réussite de ce concours.

D'ailleurs, il est largement ouvert à toutes les inventions, à toutes les conceptions empiriques ou scientifiques depuis les dispositifs augmentant la sécurité en plein vol, améliorant les vitesses, les atterrissages, jusqu'à ceux visant le sauvetage de l'aviateur.

Quoiqu'il en soit, si grâce à ce premier et louable effort de l'Union, on arrive un jour, plus ou moins proche, à supprimer soit le capotage et ses effets meurtriers, soit la panne fatale, soit encore à limiter ou à annihiler les effets des remous, les cabrages ou les piquages exagérés, les glissades sur l'aile, nous pourrons dire que l'œuvre entreprise par « l'Union » aura été une œuvre féconde à laquelle la France entière reconnaissante s'associera.

Jusqu'ici, que trouvons-nous dans le monde des inventeurs et des chercheurs de la sécurité en aéroplane ? Quelques efforts et peu de résultats. Néanmoins, depuis 1910, on a commencé à travailler la question et nous pouvons distinguer deux catégories distinctes, intéressantes toutes les deux, quoique inégalement développées.

Ce sont : 1° *Les dispositifs de sauvetage du pilote.*

2° *Les dispositifs d'amelioration et de stabilisation* en particulier de l'avion.

Dans la première catégorie des dispositifs de sauvetage, la liste des appareils n'est pas très longue ; il semble que les inventeurs n'aient pas fait preuve de richesse et d'originalité dans la conception. Tous les dispositifs de sauvetage se rapportent au *parachute*, plus ou moins heureusement combiné et plus ou moins heureusement expérimenté.

Certaines expériences même furent tragiques. On se souvient du drame se déroulant sur la première plate-forme de la Tour Eiffel, avec le Viennois Reichet, inventeur d'un parachute qui ne s'ouvrit pas et qui, d'ailleurs, s'était par deux fois très mal ouvert précédemment.

Depuis, certaines expériences ont été plus concluantes.

Ce sont les expériences du parachute *Hervieu*, sorte de parapluie, replié sous les ailes du monoplan, se déclanchant automatiquement quand le pilote en danger se suspend au trapèze qui est au-dessus de sa tête.

Le parachute *Robert* a donné aussi des résultats très satisfaisants. D'une surface portante de 110 mètres carrés, il supporte aisément 90 kilos et se ramène au volume restreint du 1/5 du volume d'un homme.

Son originalité tient à sa construction faite d'une armature en corde à piano, formant ressort déclancheur, une fois le parachute replié sur lui-même.

D'autres expériences ont été faites à Rochefort et à Rouen. Elles ont été très concluantes. La différence entre tous ces modes de parachutes est la façon dont ils sont roulés et adaptés sur le pilote Et là, nous trouvons deux sortes de procédés, ou bien le parachute roulé au-dessus de la tête du pilote, ou bien le parachute adapté à l'individu sorte de costume qui s'ouvre sous la pression atmosphérique.

A côté de ces expériences, il convient aussi de citer, dans les inventions dernières, quelques projets plus ou moins faciles à appliquer.

Tout d'abord le parachute *Dutriez-Genet-Mollard* dont la conception est la suivante : l'avion est divisé en deux parties amovibles, pouvant se séparer, à la demande, grâce à un levier ; les deux parties sont : l'une, les ailes et le moteur ; l'autre, le pilote avec le fuselage. A ce dernier est adjoint un parachute roulé le long du fuselage. Lorsque le pilote se voit en danger, il manœuvre le levier de séparation et le fuselage indépendant tombe avec son parachute, le siège du pilote étant à bascule et prenant la position verticale. Ce procédé ingénieux me semble bien délicat à appliquer et a le défaut de sacrifier l'avion.

Ce défaut n'existe pas dans le parachute que nous présente M. *Bourgoin*, ingénieur. Ce parachute-aéroplane est de conception nouvelle. Voic la description qu'il vient de faire breveter :

« L'appareil se compose d'une couronne circulaire donnant une grande surface portante. Cette couronne peut, en pivotant autour d'un axe passant par son centre, prendre telle inclinaison qu'il plaira à son pilote. Un arbre perpendiculaire à l'axe et aboutissant au cercle extérieur, en suivant le plan, supporte une hélice destinée à la traction de l'appareil. Un autre arbre perpendiculaire au plan descend verticalement jusqu'à la nacelle fixée au centre et au-dessous du plan. Un moteur actionne les deux hélices simultanément ou séparément. Un mécanisme, commandé par un volant, permet de donner au plan formé par la couronne circulaire, l'incidence nécessaire à la montée ou à la descente. Ce mécanisme étant irreversible, le plan se maintient dans la position donnée. Un autre volant commandant un gouvernail vertical placé à l'autre extrémité du diamètre où est fixée l'hélice verticale assure la direction.

Tout l'aéroplane reposant sur un châssis léger, et à ressort, et portant quatre roues, permet un atterrissage sans risque et sans secousse.

« Quant au fonctionnement, il est des plus simples ; le moteur en marche, on embraye l'hélice horizontale, qui donne la force ascensionnelle comme dans les hélicoptères, puis l'hélice verticale en donnant au plan l'incidence nécessaire, l'aéroplane quittera le sol immédiatement. On pourra alors débrayer l'hélice horizontale et l'hélice verticale, calée sous le plan, entraînera celui-ci suivant son axe.

« De grands avantages découlent de ce système : pas de capotage possible, le poids se trouvant au-dessous du plan et à son centre de gravité. Le pilote peut régler son appareil pour une marche horizontale, à la hauteur qu'il lui plaira ; et, comme ses diverses commandes sont irreversibles, il pourra s'occuper, comme il voudra, il pourra se mouvoir dans sa nacelle, prendre des vues, tirer, lancer des bombes, etc...

« Si le moteur vient à caler, la descente se fait sans chute, *l'aéroplane, de par sa forme, fait parachute*, et le pilote pourra diriger son appareil sur le point qui lui paraîtra le meilleur pour atterrir.

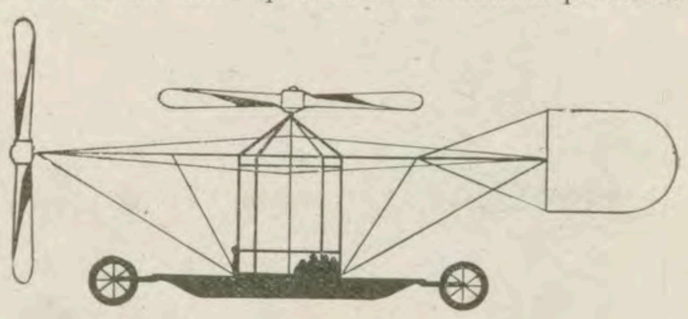
« Si le pilote veut descendre verticalement et se reposer doucement sur le sol, il arrête son hélice verticale et actionne son hélice horizontale ; la descente se fera très doucement. »

Il est certain que si un tel parachute-aéroplane arrivait à être mis en construction et à donner les résultats qu'en attend son inventeur, il semble qu'il réaliserait, pour la sécurité, un pas décisif... Mais il faut attendre les essais.

Mais le grand reproche à faire au parachute est qu'il ne fera que sauver le pilote et ne fonctionnera que sur certains appareils.

En effet, si, dans les monoplans, la manœuvre est possible, elle apparaît comme très difficile sur les biplans et impossible même sur certains. D'un autre côté, si l'on veut sauver l'avion en entier, il faudra concevoir un parachute d'au moins 700 mètres carrés qui, probablement, s'ouvrira mal, sera d'un grand encombrement et constituera une résistance à l'avancement considérable.

Il semble donc qu'il faille chercher le problème



PARACHUTE-AÉROPLANE

de la sécurité dans d'autres voies. Les prix et encouragements prodigués par l' « Union pour la sécurité des aéroplanes » amèneront, il faut l'espérer, un courant d'efforts et de recherches vers d'autres solutions plus heureuses et plus radicales.

Tout au contraire, dans le domaine des améliorations, tant en vol qu'à l'atterrissage, on a beaucoup travaillé depuis 1911. C'est surtout vers le problème de la *stabilisation* que les recherches ont porté. Le stabilisateur *Doutre* d'abord, puis l'aérostable des frères *Moreau* marquent les étapes de ces recherches qui se continuent sans trêve, soit sous forme d'études, soit sous formes d'essais (parachute équilibreur *Groy*, appareil de stabilité automatique *Fleury*).

Du côté de l'amélioration du train d'atterrissage, et par conséquent de la lutte contre le capotage, on travaille sans relâche. Mais, sans contredit, le grand problème de l'avenir, celui pour lequel l'Union aura à décerner les plus grosses primes, est le problème du freinage sur l'air ; permettant de pouvoir passer des vitesses de 200 kilomètres en vol (vitesses qui seront des vitesses de sécurité dans quelque temps) aux vitesses de 40 à 50 kilomètres à l'heure à l'atterrissage, chiffres qui seuls permettent d'espérer la réduction des accidents à l'atterrissage.

Là encore, plus que dans tout autre problème, nous entrons en plein dans la problème de la sécurité, et c'est dans cet esprit que, très judicieusement, le comité de l'Union a établi ses prix, en spécifiant que non seulement auront droit aux récompenses les machines volantes de sauvetage, mais tous les dispositifs augmentant la maniabilité en plein vol, facilitant l'atterrissage soit par les modifications des surfaces portantes, les variations de la vitesse ou le freinage par un procédé quelconque.

Ainsi donc, pour la première fois depuis quatre ans, la voie des recherches et des encouragements officiels pour la sécurité en aéroplane est ouverte.

MARC GOUVIEUX.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE POLO

PENDANT LE CHAMPIONNAT

Le 9 juin, s'est disputé au Polo Club de Bagatelle, le match final du championnat de France interclubs.

LE DUC DE DOUDEAUVILLE ENVOIE LA BALLE

Le match final qui opposait le Polo Club de Cannes au Polo Club de Bagatelle fut très animé. Durant les trois premiers quarts d'heure, les buts marqués de chaque côté s'équilibraient. C'est tout à fait à la fin, que le team de Bagatelle prit une avance de 4 buts, s'assurant ainsi la victoire. En médaillon, l'équipe du Polo Club de Bagatelle, de gauche à droite : MM. Schreiber, Louis Merlin, de Heller et le duc de Doudeauville.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.